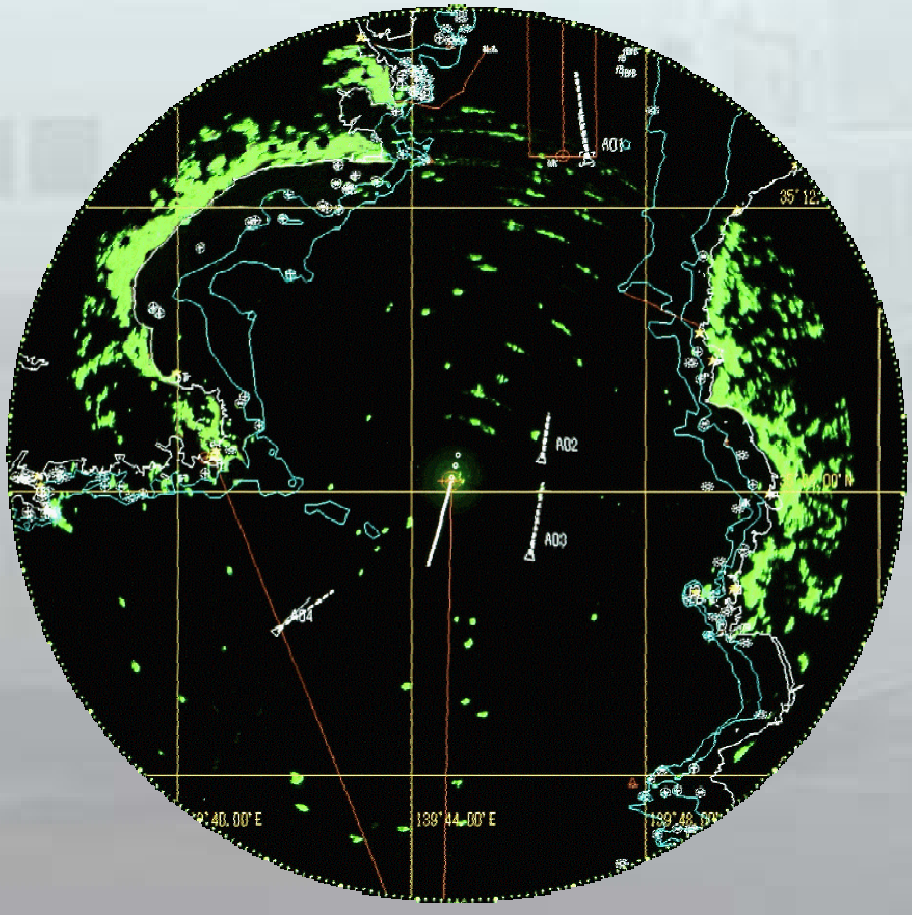
海難レポート 2006

海難防止へのメッセージ

特集　霧中海難

dense fog



平成１８年７月

海難審判庁

Marine Accident Inquiry Agency

Message

海とともに生きる我が国では、船舶の往来や漁船の操業で海上交通がふくそうし、マリンレジャーも広く普及したことなどによって、海難の発生が後を絶たない状況にあります。そのような海難の原因を究明し、その発生を防止して、海の仲間の尊い命や貴重な財産である船舶の喪失を防ぐことが、海難審判庁に課せられた重大な使命です。

昨年は、霧中における船舶の衝突が相次いだほか、北海道納沙布岬沖合において漁船とイスラエル籍のコンテナ船が衝突し、漁船が転覆して乗組員7人が死亡するなどの海難が発生しました。

そこで、「海難レポート2006」では、この状況を踏まえ、巻頭で「霧中海難」を特集し、霧中海難の発生状況を解説するとともに、昨年の主要な事例を掲載しました。そして、第1章では、当庁の最近の動きを紹介しました。昨年4月のＪＲ福知山線の脱線事故などを契機に、公共交通機関の安全性について社会の関心が極めて高くなり、国土交通省において、各交通モードの安全性の向上に関する検討が進められました。海事関係についても、総合的な海難原因究明体制の早急な確立が必要となったことから、当庁では、海難審判法の一部改正を行い、海難審判などの業務を通じて得られた海難防止のための知識や経験等を活用し、関係行政機関に意見を述べることができるようになったことなどを詳しく紹介しました。第2章では、昨年裁決した海難の状況と原因のほか船種ごとの海難事例を、第3章では、海難防止に向けた取組みを、第4章では、海難審判制度の概要をそれぞれ掲載しました。

本レポートにより、海難の現状と海難審判行政に対するご理解を一層深めていただき、さらなるご支援ご協力を賜りますようお願いします。

平成18年7月　高等海難審判庁長官

海難審判庁の使命

海難の原因究明と発生の防止に徹底を期し、これらに関する知識技能の向上と新たな取得及び国際協力に常に努め、かつ、これらの施策及び成果を常に国民に対してすみやかに提供することを通じ、海洋国家日本の船舶交通や海洋レジャーの安全性向上と海事思想の普及に寄与すること

contents

海難レポート2006

特集　霧中海難

■ 宇高連絡船紫雲丸と第三宇高丸の衝突から半世紀 …… 4
■ 昨年７月、熊野灘から房総沖にかけて霧中海難が続発 …… 4
■ 霧中海難の発生状況 …… 5
■ 霧中海難事例 …… 8

第１章　最近の海難審判庁の動き …… 14

第１節　海難審判行政の新たな展開 …… 14
第２節　海難審判法改正の概要 …… 17
第３節　海難審判行政の課題と推進 …… 18
　１　海難原因究明体制の充実・強化 …… 18
　２　海難審判庁が達成すべき目標 …… 19

第２章　海難の発生と海難原因 …… 26

第１節　海難の発生 …… 26
　１　海難の発生状況 …… 26
　２　海難の傾向 …… 27
　３　平成 17 年の主要な海難 …… 28
第２節　裁決における海難原因 …… 30
　１　海難の種類からみた原因 …… 30
　（１）　衝突 …… 30
　（２）　乗揚 …… 33
　（３）　機関損傷 …… 33
　２　船種からみた原因と海難事例 …… 34
　（１）　旅客船 …… 36
　（２）　貨物船 …… 40
　（３）　油送船 …… 44
　（４）　漁船 …… 48
　（５）　プレジャーボート …… 52
　（６）　外国船 …… 56
第４節　国際協力体制の強化 …… 20
　１　世界における海難調査 …… 20
　２　国際協力への取組み …… 22

第３章　海難防止に向けて …… 60

第１節　海難原因の分析 …… 60
第２節　海難分析集の発刊 …… 61
　１　海難分析集「台風と海難」 …… 61
　２　地方版海難分析集 …… 62
　３　海難審判情報誌「ﾏｲｱﾆｭｰｽﾚﾀｰ」 …… 63
第３節　海難防止活動 …… 64
　１　関係機関との連携 …… 64
　２　海難防止講習会 …… 65

第４章　海難の調査と審判 …… 66

第１節　海難の調査 …… 66
第２節　海難審判 …… 68
コラム　参審員制度と裁判員制度 …… 70

資料編

宇高連絡船紫雲丸と第三宇高丸の衝突から半世紀

昭和 30 年 5 月 11 日午前 6 時 56 分、濃い霧に包まれた瀬戸内海の香川県高松港沖で、高松港から岡山県宇野港に向かう日本国有鉄道の宇高連絡船紫雲丸と宇野港から高松港に向かう第三宇高丸とが衝突しました。

当時、紫雲丸には、一般旅客と修学旅行中の小中学生など 781 人と、乗組員 63 人が乗船していましたが、紫雲丸が短時間で沈没したことから、小中学生 100 人を含む乗客乗員 168 人が死亡・行方不明となる大惨事となりました。

この痛ましい海難は、前年 9 月の台風による青函連絡船の遭難に続くもので、しかも、当時としては、最新のレーダーや無線機器を装備した日本国有鉄道の連絡船同士の衝突であっただけに、社会に与えた衝撃は大きなものがありました。

宇高連絡船は、その後も本州と四国を結ぶ交通の大動脈としての役割を担っていましたが、瀬戸中央自動車道(瀬戸大橋)の開通に合わせ、宇高航路の開設から 78 年目に当たる、昭和 63 年 4 月 9 日にその幕を下ろしました。

左は第三宇高丸、紫雲丸は沈没

助けを求める紫雲丸の旅客

引き揚げられた紫雲丸

昨年 7 月、熊野灘から房総沖にかけて霧中海難が続発

宇高連絡船紫雲丸の衝突から 50 年目に当たっていた昨年 7 月、太平洋沿岸海域に発生した濃い霧のため、船舶の衝突が相次ぎ、15 人もの尊い命が失われました。

昨年 7 月 15 日三重県沖の熊野灘において発生した、油送船旭洋丸とケミカルタンカー日光丸との衝突では、旭洋丸が炎上して乗組員 6 人が死亡したのをはじめ、同月 22 日千葉県犬吠埼沖において発生した、貨物船開神丸と貨物船ウェイハン 9 の衝突では、ウ号が沈没して乗組員 9 人が死亡・行方不明となりました。

衝突・炎上する旭洋丸

沈没するイースタンチャレンジャー

また、本年 4 月 13 日にも、東京湾口の洲埼沖合において、貨物船津軽丸とフィリピン籍の貨物船イースタンチャレンジャーが衝突し、イ号が沈没しましたが、幸いにも乗組員は全員救助されました。

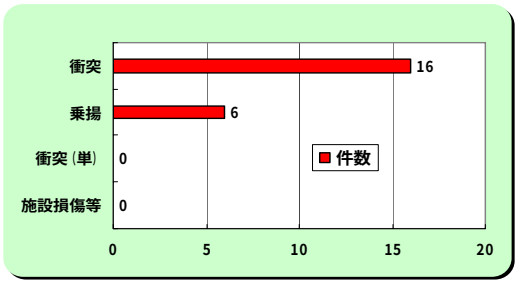
このように、霧中における海難は、後を絶たない状況にあり、本レポートでは、この「霧中海難」にスポットを当ててみることにしました。

霧中海難の発生状況

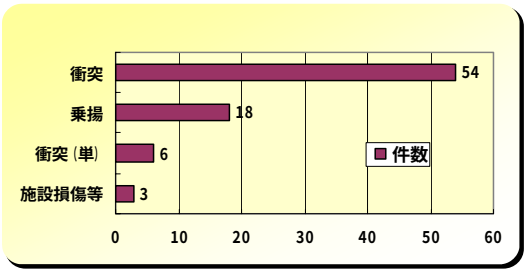
平成 17 年に裁決のあった霧中海難は、22 件 38 隻で、外国船が関連したものは、7 件 8 隻(全隻数の 21%)となっています。海難種類別では、衝突が 16 件、乗揚が 6 件となっており、船種別では、貨物船 16 隻、漁船 15 隻、油送船 3 隻などとなっています。

また、平成 15 年～17 年の 3 年間に裁決のあった霧中海難は、81 件 141 隻で、外国船関連が 14 件 17 隻(全隻数の 12%)となっています。海難種類別では、衝突が 54 件、乗揚が 18 件、衝突（単）が 6 件、施設損傷等が 3 件となっており、船種別では、貨物船 66 隻、漁船 32 隻、油送船 15 隻、押船 6 隻、プレジャーボートが 4 隻となっています。

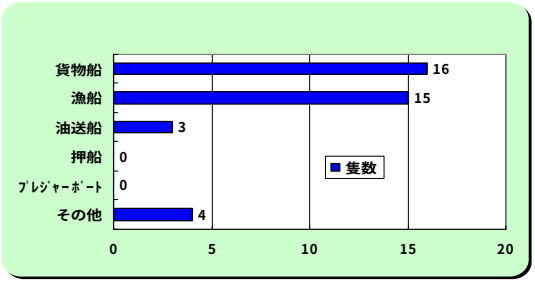
海難種類別 (平成 17 年)



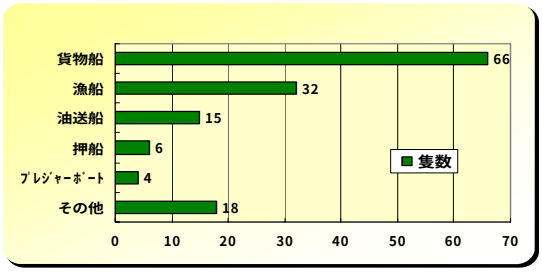
海難種類別 (平成 15 年～17 年)



船種別 (平成 17 年)

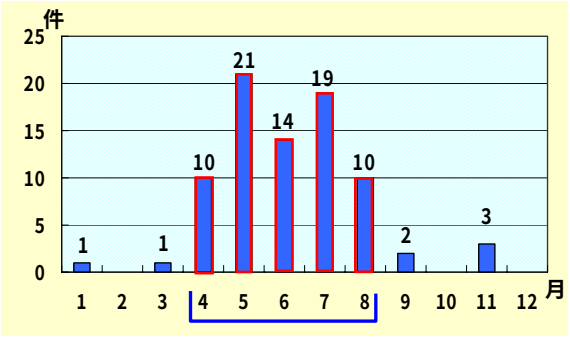


船種別 (平成 15 年～17 年)

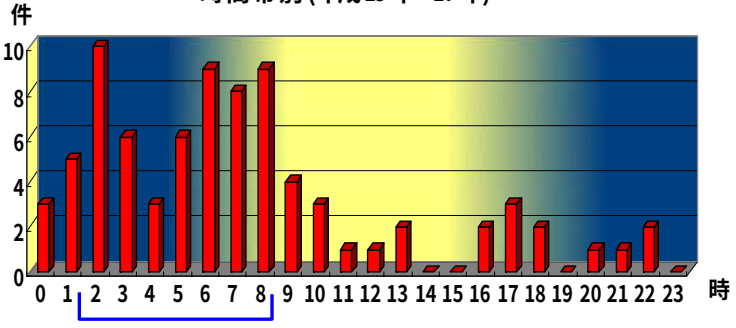


発生月についてみると、濃霧シーズンの 4 月から 8 月にかけて大部分が発生しており、特に 5 月と 7 月が多くなっています。また、発生時間帯では、深夜の 2 時台と、6 時台から 8 時台にかけて多く発生しています。

月別 (平成 15 年～17 年)

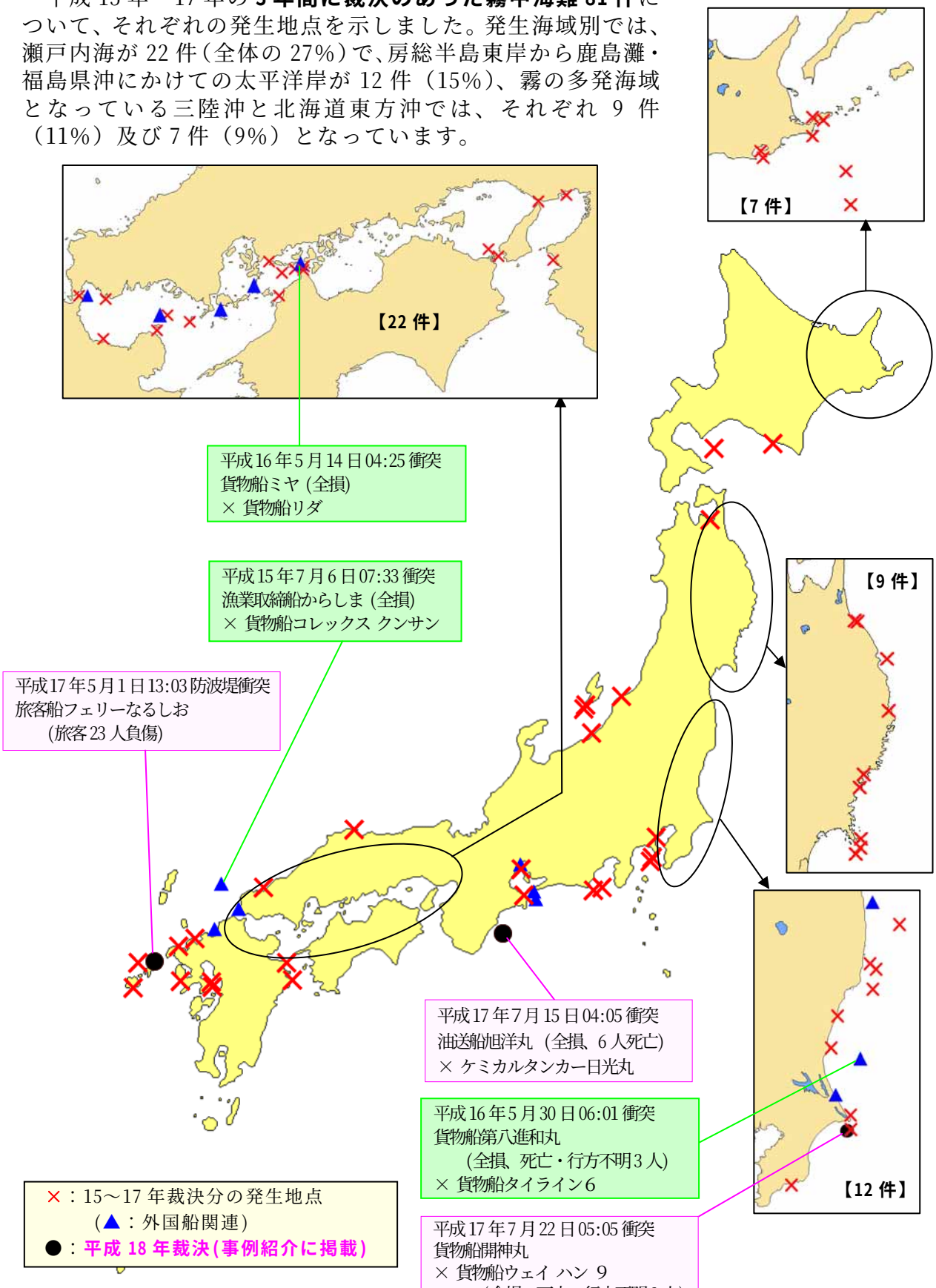


時間帯別 (平成 15 年～17 年)



霧中海難発生地点図（平成 15 年～17 年）

平成 15 年～17 年の **3 年間に裁決のあった霧中海難 81 件**について、それぞれの発生地点を示しました。発生海域別では、瀬戸内海が 22 件（全体の 27%）で、房総半島東岸から鹿島灘・福島県沖にかけての太平洋岸が 12 件（15%）、霧の多発海域となっている三陸沖と北海道東方沖では、それぞれ 9 件（11%）及び 7 件（9%）となっています。

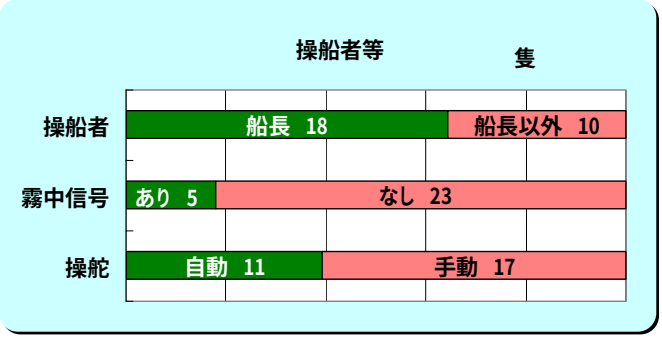


霧中での運航状況

平成17年に裁決のあった38隻のうち、衝突した船で航走中の28隻について、その運航状況をみると、

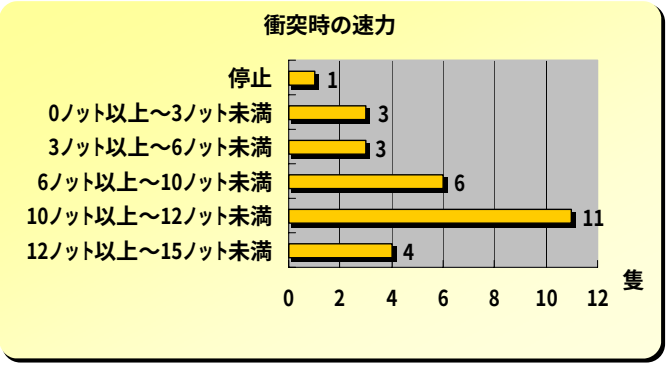
船長操船が6割
霧中信号は6隻に1隻が実施

衝突時の操船者は、船長が18隻(64%)で、その他の当直者が10隻(36%)となっています。霧中信号は、5隻(18%)が吹鳴していただけでした。



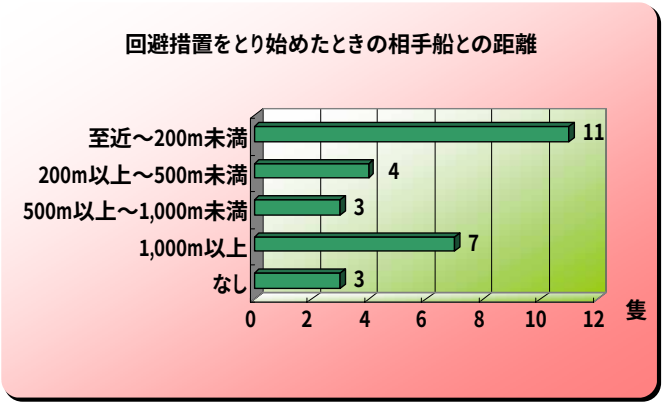
衝突時の速力3ノット未満は1割

衝突時の速力は、10ノット以上12ノット未満が11隻(39%)と最も多く、次いで6ノット以上10ノット未満が6隻(21%)となっており、3ノット未満は4隻(14%)だけとなっています。



「200m未満となって回避措置をとった」が4割、「なし」も1割

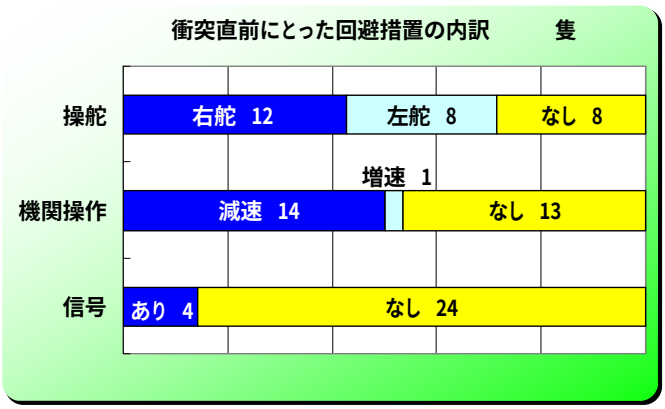
両船の距離が2海里となった後、何らかの回避措置をとり始めたときの相手船との距離は、ほぼ相手船を視認できる「至近～200m未満」が11隻(39%)と最も多く、「回避措置をとらなかった」が3隻(11%)となっています。



「右舵」が4割、「左舵」と「なし」が各3割

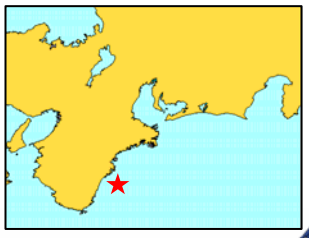
衝突の直前にとった回避措置の内訳は、操舵については、「右舵をとった」が12隻(42%)、「左舵」が8隻(29%)、「何もしなかった」が8隻(29%)となっています。

機関操作については、「減速した」が14隻(50%)、「増速した」が1隻、「何もしなかった」が13隻(46%)となっています。また、信号については、「汽笛信号を行った」が3隻と「発光信号を行った」が1隻という結果になっています。



霧中特集事例１

霧中で衝突炎上
油送船×ケミカルタンカー



１　船舶の要目等

油送船旭洋丸：697 トン　全長 76.5m　７人乗組み
（Ｋ丸）　ＤＭﾘﾌｫｰﾒｲﾄ(粗ﾍﾞﾝｾﾞﾝの一種)2,000 ｷﾛﾘｯﾄﾙ
四日市港→松山港

ｹﾐｶﾙﾀﾝｶｰ日光丸：499 トン　全長 65.2m　５人乗組み
（Ｎ丸）　脱酸ﾅﾌﾀﾘﾝ 203 ﾄﾝ及びｸﾚｵｿｰﾄ油 805 ﾄﾝ
水島港→千葉港

海難の発生
日　時：平成 17 年 7 月 15 日
04 時 05 分
場　所：熊野灘
気象等：霧　無風　視程約 250m

（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/yokohama/yh1803/17yh076yaku.htm

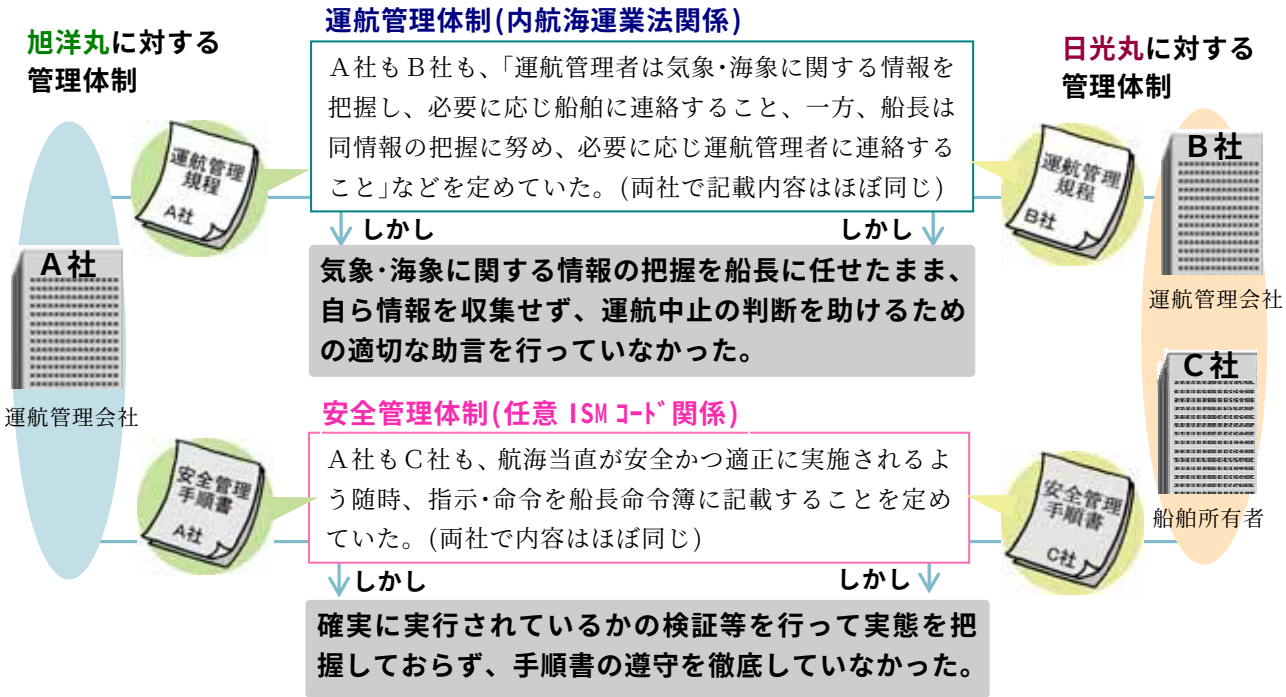
２　海難の概要

霧により視界制限状態となった熊野灘において、旭洋丸は、全速力で南下中、衝突の 12 分前に左転し、一方、日光丸は、潮岬沖を通過して全速力で東行中、レーダーにより左舷前方に旭洋丸の映像を探知し、衝突の 12 分前に通過距離を広げるつもりで右転した。

その後、両船とも同じ針路及び速力で進行中、旭洋丸の右舷後部に日光丸の右舷船首部が衝突し、旭洋丸が炎上して船長ほか５人が死亡し、１人が重傷を負った。

炎上する旭洋丸

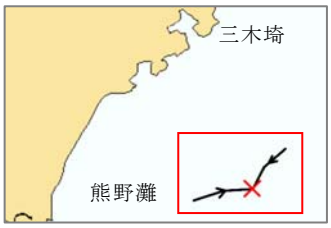
３　運航管理体制と安全管理体制



4　衝突に至るまでの経緯

N丸

① 14日
13:20　水島港を発し、千葉港へ
18:00　ＶＨＦで四国沖北部に海上濃霧警報が発表されたことを知る。
23:45　船長→二等航海士と当直交替
視界制限状態となったときの報告を明確に指示しなかった。
『不安になれば報告があるだろう･･･』
間もなく視程1海里となったが、**船長への報告や霧中信号を行わず東行**



② 15日 03:44半(20分半前)
針路070度　10.7ノット　自動操舵

③ 03:45(20分前)
二等航海士→一等航海士と当直交替
視程が 0.5 海里以下となったが、**船長に報告することなく、また、霧中信号を行わず、全速力で進行**

④ 03:50半(14分半前)
レーダーにより**左舷船首13度4.5海里にＫ丸を探知**

⑤ 03:53(12分前)
Ｋ丸が左舷船首14度3.7海里に接近、**通過距離を広げるつもりで15度右転**

自船が右転したので、Ｋ丸と左舷を対して通過できると思い、レーダーによる動静監視を十分に行っていなかった。Ｋ丸が左転したことに気付かずに続航

⑥ 03:58(7分前)
左舷船首29度2.15海里にＫ丸の映像を再び認めたが、自船が右転しているので大丈夫と思い込み、右舷前方の他船の映像を注視し、同じ針路･速力で進行

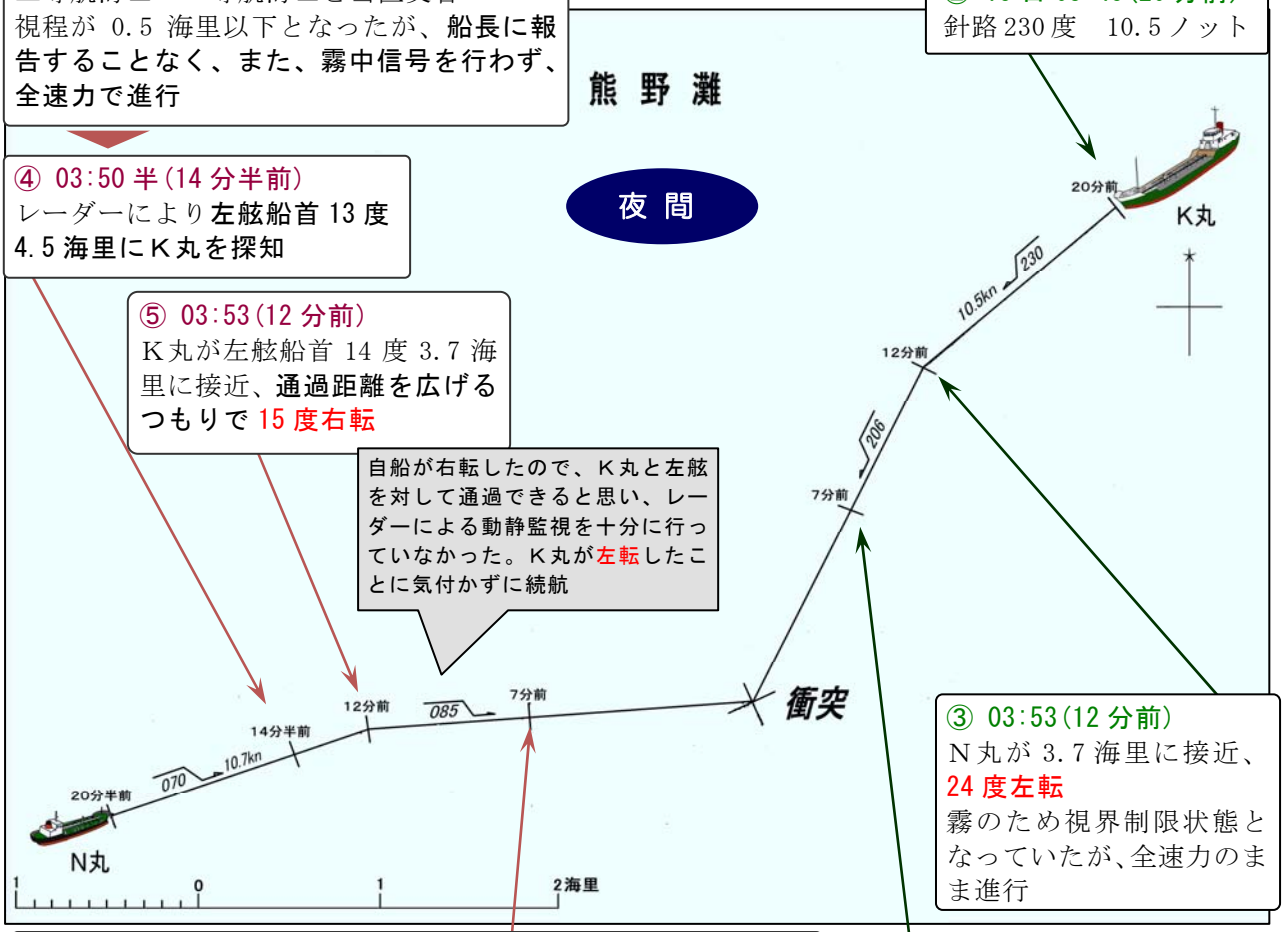
⑦ 04:05少し前(直前)
Ｋ丸の白灯を視認、昇橋してきた機関長に機関停止を指示し、手動操舵に切り換えて左舵一杯

衝突

K丸

① 14日 18:40
四日市港出港、松山港へ

② 15日 03:45(20分前)
針路230度　10.5ノット



③ 03:53(12分前)
Ｎ丸が3.7海里に接近、**24度左転**
霧のため視界制限状態となっていたが、全速力のまま進行

④ 03:58(7分前)
Ｎ丸が右舷船首30度2.15海里に接近したが、同じ針路･速力で続航

⑤ 04:05わずか前(直前)
機関停止

衝突

霧中特集事例２

右転した貨物船と左転した外国船が衝突

海難の発生
日　時:平成 17 年 7 月 22 日
05 時 05 分
場　所:犬吠埼南方沖合
気象等:霧 北風 風力 2
視程約 150m

1　船舶の要目等

貨物船開神丸：499 トン 全長 75.5m　4 人乗組み
（K丸）　鋼管約 325 トン
千葉港千葉区→釧路港
貨物船ウェイ ハン ９：マルタ籍　3,947 トン　全長 105.8m
（W号）　21 人乗組み(国籍 中国)
スクラップ 5,789 トン　仙台塩釜港→中国大連港

※横浜地方海難審判庁 平成 18 年 2 月 27 日言渡　第二審係属中
（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/yokohama/yh1802/17yh082yaku.htm

2　海難の概要

霧のため視界制限状態となった千葉県犬吠埼沖合において、開神丸は、霧中信号を行わずに全速力で北上中、レーダーで前方にウェイ ハン ９を探知して右転し、一方、ウェイ ハン ９は、霧中信号を行わずに全速力で南下中、レーダーで前方に開神丸を探知して左転した。

その後、両船とも、レーダーによる動静監視を十分に行わずに進行中、開神丸の船首部とウェイ ハン ９の右舷中央部が直角に衝突し、ウェイ ハン ９が沈没して船長ほか 8 人が死亡・行方不明となった。

3　開神丸当直者のレーダー機能の活用状況

開神丸のレーダーは、手動プロット機能で相手船の距離・方位・移動速度・最接近距離などが表示されるタイプであったが、当直中の一等航海士は、前月に乗船したばかりで、**同じタイプのレーダーを使用したことがなく、手動プロット機能の操作方法を知らなかった。**

4　事後の対策

開神丸の運航管理会社は、開神丸の乗組員全員にレーダーの使用習熟訓練を実施し、また、すべての運航船に対して、船舶所有者とともに訪船指導を行い、視界制限状態における海難の再発を防止するため、安全運航について周知徹底したほか、安全運航管理体制を改善及び強化するための諸対策を行った。

5　衝突に至るまでの経緯

K丸

21 日
17:30　千葉港から北海道釧路港に向け出港
★ 関東海域北部には海上濃霧警報が発表されていたが、船長はこのことを知らなかった。
23:30　船長→次席一等航海士と当直交替
当直交替時は、まだ視界が良かった。

★ 出港前、船長は 1 週間前に熊野灘で起きた霧中海難（特集事例1）を例に、安全運航について話をしたので、視界制限状態となったときは報告があるだろうと思っていた。

★ 船橋当直に就いた一等航海士は、レーダーの手動プロット機能を使用する方法を習得していなかった。

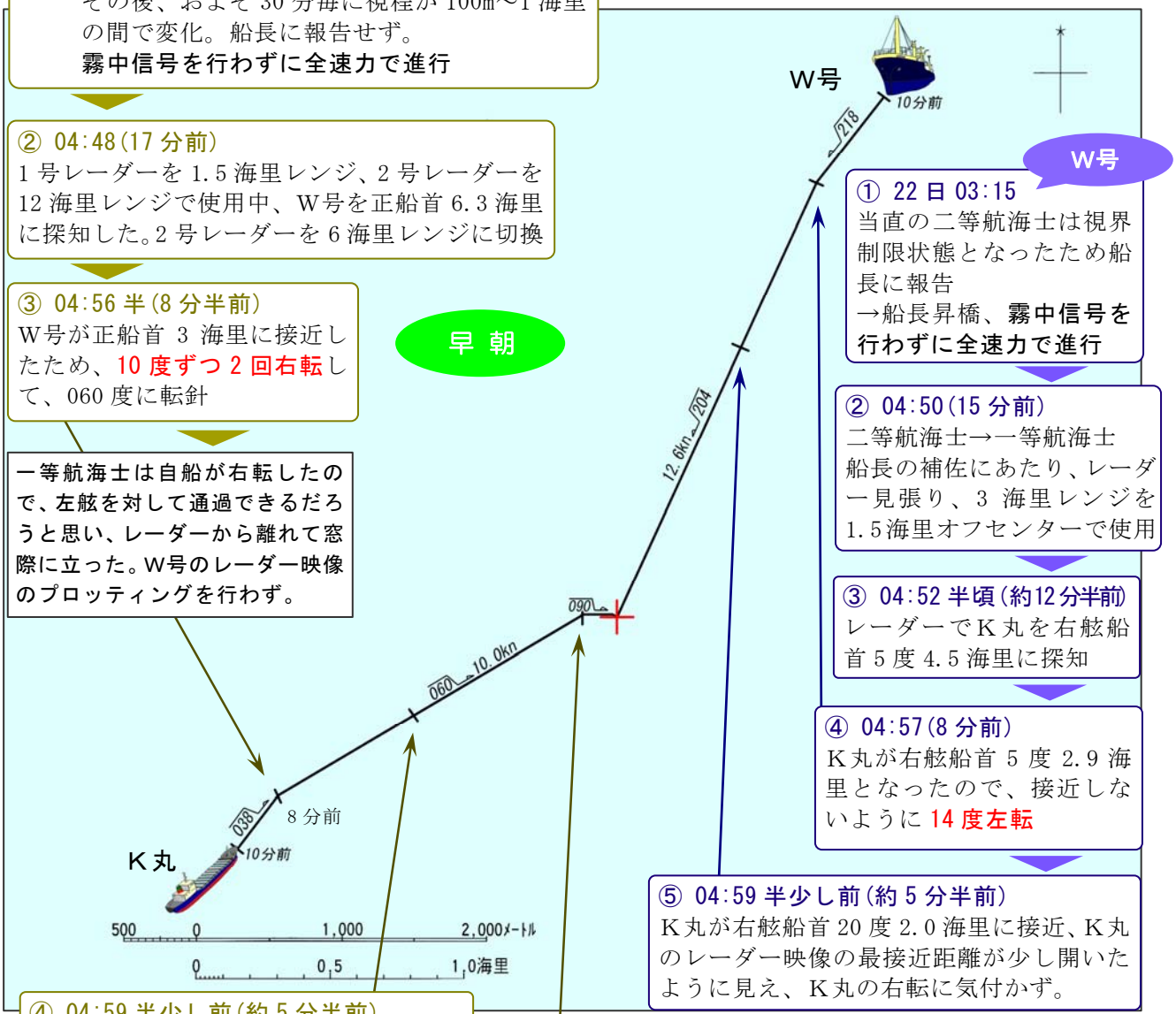
① 22 日 03:00 頃　視界が次第に悪化
03:30　次席一等航海士→一等航海士と当直交替
その後、およそ 30 分毎に視程が 100m～1 海里の間で変化。船長に報告せず。
霧中信号を行わずに全速力で進行

② 04:48（17 分前）
1 号レーダーを 1.5 海里レンジ、2 号レーダーを 12 海里レンジで使用中、W号を正船首 6.3 海里に探知した。2 号レーダーを 6 海里レンジに切換

③ 04:56 半（8 分半前）
W号が正船首 3 海里に接近したため、10 度ずつ 2 回右転して、060 度に転針

一等航海士は自船が右転したので、左舷を対して通過できるだろうと思い、レーダーから離れて窓際に立った。W号のレーダー映像のプロッティングを行わず。

早 朝



④ 04:59 半少し前（約 5 分半前）
W号が 2.0 海里に接近、依然レーダーから離れたままでW号の接近に気付かず。

⑤ 05:04 少し過ぎ（約 1 分前）
ふとレーダーをみたとき、左舷船首 18 度 0.3 海里にW号の映像を認め、手動操舵に切り換え、右舵 30 度をとり、さらに、右舵一杯と翼角 0 度

衝突

W号

① 22 日 03:15
当直の二等航海士は視界制限状態となったため船長に報告
→船長昇橋、霧中信号を行わずに全速力で進行

② 04:50（15 分前）
二等航海士→一等航海士
船長の補佐にあたり、レーダー見張り、3 海里レンジを 1.5 海里オフセンターで使用

③ 04:52 半頃（約 12 分半前）
レーダーでK丸を右舷船首 5 度 4.5 海里に探知

④ 04:57（8 分前）
K丸が右舷船首 5 度 2.9 海里となったので、接近しないように 14 度左転

⑤ 04:59 半少し前（約 5 分半前）
K丸が右舷船首 20 度 2.0 海里に接近、K丸のレーダー映像の最接近距離が少し開いたように見え、K丸の右転に気付かず。

⑥ 05:04 少し過ぎ（約 1 分前）
K丸のレーダー映像が右に大きく変化したのを認め、動向に注意しながら続航

⑦ 05:05 少し前（直前）
右舷船首至近にK丸視認し、右舵一杯と機関停止

衝突

霧中特集事例３

視程 70m の中での入航旅客船が防波堤に衝突

海難の発生
日　時:平成 17 年 5 月 1 日
13 時 03 分
場　所:長崎県平漁港
気象等:霧 西南西風 風力 2
視程約 70m

1　船舶の要目等

旅客船フェリーなるしお：645 トン 全長 59.5m　11 人乗組み
旅客 71 人　車両 7 台
長崎県佐世保港→宇久島平漁港
旅客船兼自動車渡船

（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/nagasaki/ns1803/17ns048yaku.htm

2　海難の概要

フェリーなるしおは、長崎県宇久島平漁港に向けて航行中、霧のため港内の視程が 200m であるとの連絡を受け、運航基準に定める入航中止条件の視程 500m以下となっていることを知ったが、入航を中止しなかった。

フェリーなるしおは、平漁港付近の視程が 70mまで悪化した中で、同漁港入口に向けて左転中、同港沖防波堤に衝突し、**下船に備えて早めに座席を離れていた旅客 23 人が負傷した。**

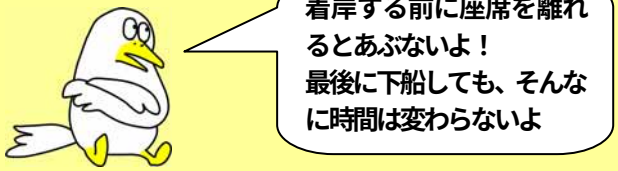
3　フェリーなるしおの運航管理体制

Ａ社は、運航管理規程に基づいて運航管理者等を選任し、運航管理体制を構築していた。しかし、離島住民の公共交通機関として定時運航の維持を優先するあまり、運航基準を遵守するという意識が希薄化していた。そして、**本来は、旅客船の安全運航を目的としたものであった運航管理体制が、過去に何度か海難が発生したこともあり、次第に海難発生時の迅速な対応と処理に主眼を置いた事故処理体制に変質していた。**

そのため、運航管理者は、事前に運航の可否について船長と十分に協議を行わずに、船長が出した結論について報告を受けるだけとなっており、**運航管理体制が形骸化していた。**

入港するときには･･･

着岸し終えるまでは、旅客が座席を離れないよう、徹底しましょう。



4　衝突に至るまでの経緯

(運)・・・運航管理者
(N)・・・フェリーなるしお

09:00 (運) 長崎港―五島航路に就航中の各船から「霧のため運航を見合わせる」との報告を受け、営業担当の副運航管理者に対応を指示した。

★五島灘全域で視界不良

10:40 (N) 佐世保港を出港、平漁港へ

11:06 (N) 船長は甲板長に当直を委ね、自室で休息

12:30 (運) 各船が順次運航を再開したので、五島航路の状況を確認するため各船に電話をかける。

(運)「十分に気を付けて航行するよう」にと、船長への伝言を指示し、船長に判断を委ねることにした。

12:32 (31 分前) (N) 当直中の甲板長は、運航管理者から電話を受け、付近の視程が 0.7～1 海里であると報告した。

甲板長は代理店から平漁港内の視程が 200m であるとの連絡を受け、船長に報告した。

12:53 頃 (約 10 分前) (N) 船長昇橋

★霧のため、入航中止の条件（視程 500m 以下）に該当する状況となった。

×船長は狭視界時の平漁港への入港は初めてだったが、視程 200m であれば、レーダーを頼りに着岸できると判断した。
×運航管理者と協議せず。
×一等航海士も入港中止を進言せず。

12:58 (5 分前) (N) 視界が急速に悪化し視程 70m になったが、入航を中止することなく続航、船長が自らレーダーに就いて操船を指揮、一等航海士と甲板長がレーダーと肉眼による見張り、さらに手動操舵と機関操作に各 1 人が就いた。

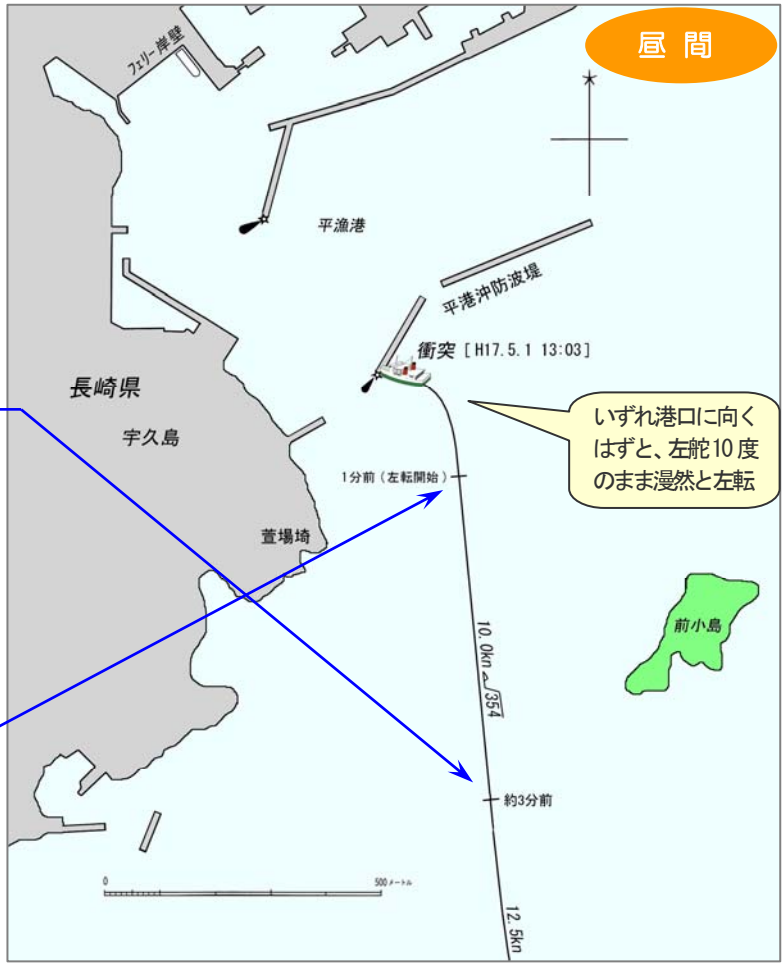
12:59 (4 分前) 機関を半速力前進
速力 12.5 ノット

13:00 少し過ぎ (約 3 分前) 針路 354 度
レーダーで左舷前方に港口を確認し、速力 10 ノットとした。

13:02 (1 分前) 左舵 10 度をとって防波堤入口に向け左転開始
レーダー見張りの一等航海士から防波堤までの距離の報告を受けていたが、左舵 10 度のまま漫然と左転を続けた。

『左舵 10 度のまま左転を続ければいずれ平漁港の入口に向くはず』との思い込み

13:03 防波堤に衝突



第１章　最近の海難審判庁の動き

第１節　海難審判行政の新たな展開

海難審判庁は、海難調査に関する我が国唯一の専門機関として、海難の原因を明らかにし、その発生の防止に寄与することを任務としています。海難審判法(昭和 22 年法律第 135 号)が制定されて以来、60 年近くにわたり、海難審判システムを駆使して、数多くの海難の原因の追究に関わってきました。しかしながら、近年においても、社会的な影響の大きい海難は、依然として後を絶たない状況にあります。

海難審判庁では、自らの原因究明の活動が、「海難の防止」に十分機能してきたのかという根本的な課題に立ち返り、国民が求める海難に関する情報を的確に提供できてきたのかなどの観点から自問自答し、改革に着手しました。一昨年から行ってきたマネジメント改革の中で、第三者の知見を活用するため、「外部有識者懇談会」を開催し、海難審判庁の未来のあり方について議論頂き、併せて各地方においても幅広い分野の有識者からご意見を頂きましたが、引き続き、改革に向けた努力を今後とも継続していくこととしています。

また、昨年４月のＪＲ福知山線脱線事故や、航空分野における各種トラブルの続発等を教訓とし、国土交通省全体として、運輸事業者の安全性の向上を図り、運輸の安全に関する国の組織体制も強化することにより、国民の信頼の回復を図ることが喫緊の課題となりました。海難審判庁においても、学識経験者及び海事関係団体によって構成された『海難審判庁業務改善検討委員会』を設置して、海難審判庁が事故の再発防止のために早急に改善が可能な当面の対策について検討いただきました。

その結果、以下に掲げる措置を実施することが適当であるとの結論を得ました。

① 海難審判庁が審判を通じて得たその知見を有効に活用し、関係行政機関に対して意見を述べることができることとすること

② 現行の勧告制度については、外国籍船の関係者を含め、その効果的発動を図るとともに、勧告を受けた者におけるその後のフォローアップを行うこと

③ 審判庁が認知した海難であって審判申立に至らないものについても、その調査結果を確実に整理し、再発防止のために有効活用すること

④ 海難発生における背景的、間接的要因についても的確な分析が行えるよう、人材の多様化を図ること

なお、海難審判行政のあり方については、海難調査制度に関する国際的な動向も勘案しつつ、また、我が国周辺において外国籍船の関与する海難が増加している現状も踏まえ、関係行政機関との連携を図りながら、今後とも制度改革についての議論を継続することが適当であるとされました。

同委員会の検討の結論を踏まえた海難審判法の一部改正を含む「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案」は第 164 回国会において成立し、同法律中の海難審判法の一部改正については、平成 18 年 4 月 1 日から施行されています。

（当庁の動き）

（庁内部）
平成 12 年～16 年
「海難審判を考える委員会」
平成 13 年～15 年
「プロジェクト マイア ２１」
平成 16 年～
「ビジョン マイア ２１」
平成 16 年～
「海難審判庁の未来のあり方検討会」

（外部）
平成 14～15 年
「ヒューマンファクター検討委員会」

問題点や課題を抽出

現行法の運用で改善できるものは改善
・調査、審判の迅速処理
・ホームページやマイアニュースレター等による広報の充実
・参審員制度の活用
・二国間調査協力等の強化

平成 17 年１月～
「外部有識者懇談会」（東京及び各地方）

（国土交通省の動き）

○平成 17 年になって、ヒューマンエラーが背景とみられる事故やトラブルが多発
・107 人の死亡者を出したＪＲ西日本の福知山線脱線事故や死亡者２人を出した東武鉄道伊勢崎線の踏切事故、また航空会社における安全上のトラブル続発、海運や自動車交通においても事故が集中

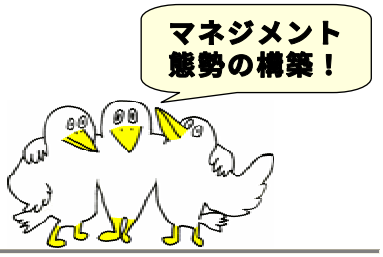
各個別モードでも独自の検討！

＜総合的な検討＞

「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」
H17.8.12 中間取りまとめ（提言）

・事業者において、トップから現場まで一丸となった安全管理体制（安全マネジメント態勢）の構築及び安全意識の浸透が必要
・国による安全マネジメント評価が必要

平成 18 年度から、運輸安全マネジメント態勢を構築し、マネジメント評価を実施



平成 17 年秋～
「海難審判庁業務改善検討委員会」

※当面の法改正事項を指摘
①審判開始の申立てに至らない海難の有効活用
・その調査結果を確実に整理し、再発防止のため有効に活用する。

②関係行政機関への提言
・審判を通じて得た知見を有効に活用し、関係行政機関等に対して意見を述べる。

③勧告のフォローアップ
・現行の勧告制度については、外国船の関係者を含め、その効果的発動を図るとともに、勧告を受けた者におけるその後のフォローアップを行う。

※抜本的な制度改革についての検討は今後も継続

【運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案】

①運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化する必要
→鉄道事業法、軌道法、鉄道営業法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法、内航海運業法、航空法
②踏切道の安全性の向上を図る必要
→踏切道改良促進法
③事故原因究明等のため、国の事故等調査機能の充実が必要
→航空・鉄道事故調査委員会設置法、**海難審判法**、国土交通省設置法

【海難審判庁業務改善検討委員会】

委員長　加藤俊平（東京理科大学名誉教授）
委員　　植木俊哉（東北大学法学部長 教授）
　　黒田　勲（日本ヒューマンファクター研究所長）
　　重田晴生（青山学院大学法学部教授）
　　武田誠一（東京海洋大学海洋科学部教授）
オブザーバー
（社）日本パイロット協会会長、（財）日本海洋レジャー安全・振興協会理事長、（社）日本船主協会海務部長、（社）日本船長協会会長、（社）日本旅客船協会業務部長、日本内航海運組合総連合会第一事業部担当部長

第２節　海難審判法改正の概要

今回の法改正により、理事官の海難調査結果や審判を経て蓄積した情報を有効活用し、関係行政機関に対する制度や運用の改善に向けた提言機能を有することとなり、より効果的な海難防止施策の展開が可能となるものと考えております。

なお、主要改正事項は以下の３事項です。

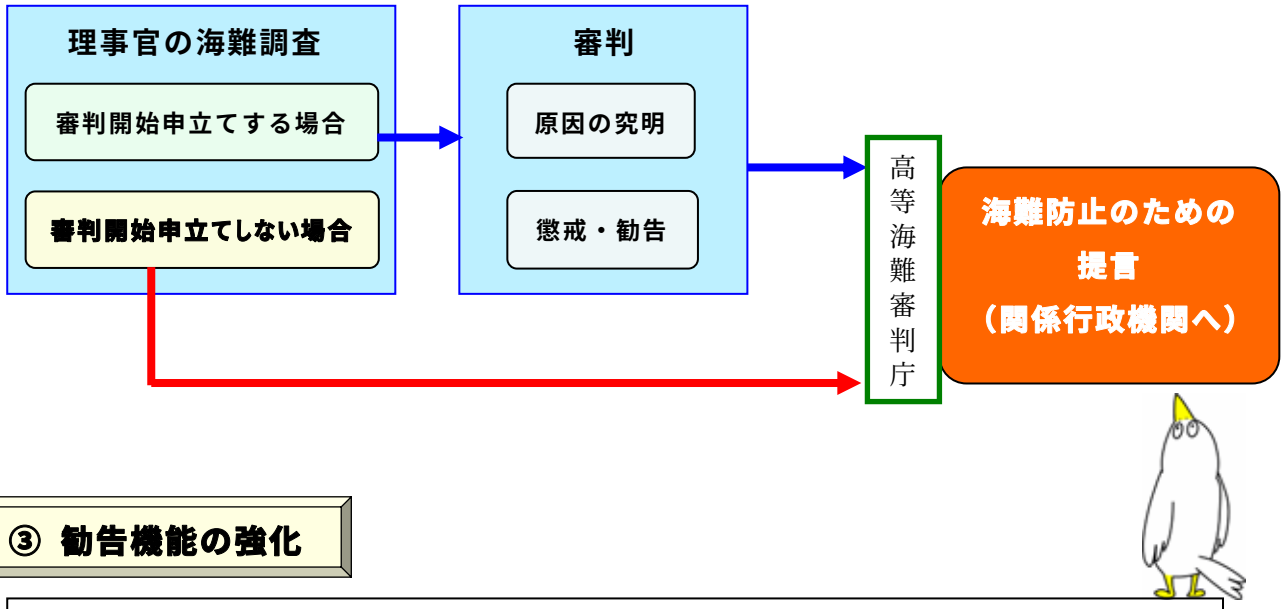
Renewal
海難審判法

①　理事官の海難調査結果の海難防止への有効活用

●理事官が審判開始の申立てをしない場合（有効活用を図るため）
・海難調査結果の報告書を、海難審判理事所を通じて高等海難審判庁へ送付する（第33条第3項／第4項関係）

②　関係行政機関の長に対する海難防止のための提言機能の強化

●高等海難審判庁が国土交通大臣又は関係行政機関の長に対して
・所掌事務の遂行を通じて得られた海難防止のための知識や経験等を踏まえた海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べる（第63条の2関係）



③　勧告機能の強化

●勧告の実効性を高め、海難防止に寄与させるため
・勧告を受けた者が勧告を受けてどのような措置を執ったかを、理事官が報告を求めることができる（第63条第2項関係）

第３節　海難審判行政の課題と推進

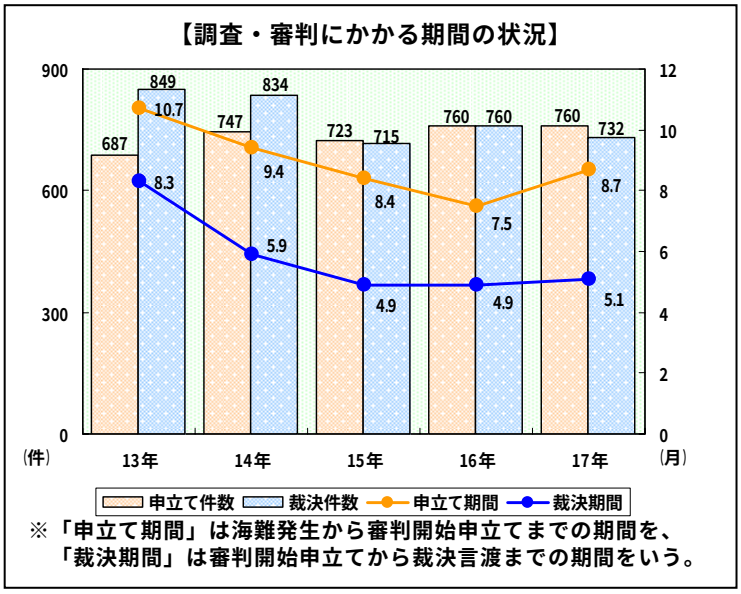
１　海難原因究明体制の充実・強化

前節までで紹介したとおり、海難審判庁では、真に海難の防止に貢献できる原因究明機関を目指して改革を進めていますが、この間にも海難は絶え間なく発生しており、海難の原因究明と発生の防止に徹底を期すため、業務の改善を推進しています。

平成 17 年度における主な取組みは次のとおりです。

(1)　調査・審判の迅速処理

海難の原因究明結果を効果的に再発防止に活かすためには、迅速性と的確性が求められるところです。そのため、ＩＴの活用や業務処理体系の見直しなどにより、調査・審判業務の合理化、効率化を進め、早期の原因究明に努めています。特に、社会的影響の大きい海難については、集中的な調査・審判を実施し、迅速な原因究明に努めています。



(2)　初動調査及び危機管理体制の強化

近年、我が国周辺海域における外国船海難の多発傾向に鑑み、我が国に重大な被害をもたらす外国船による海難を想定して、全庁的に迅速かつ適切な対応がとれるよう、18 年 2 月に訓練を実施しました。

訓練は、外国籍の危険物積載船とコンテナ船が領海外で衝突、危険物積載船が炎上しながら我が国沿岸に向け漂流中との想定のもと、高等海難審判庁、海難審判理事所及び広島地方海難審判理事所が連携して実施し、同種海難発生時の初動調査体制及び危機管理体制の強化を図りました。

[訓練の模様]

(3)　海難防止に関する情報の提供と普及活動

海難審判の結果明らかになった個々の海難の原因や実態について、テーマごとに詳細な分析を行った結果を「海難分析集」として刊行するほか、海難事例や海難審判庁の動きを紹介する情報誌「マイアニュースレター」を隔月で発行し、関係者に対して海難防止に役立つ情報の提供を積極的に行っています。17 年度には、高等海難審判庁が「内航貨物船海難の分析（乗揚・機関損傷編）」を刊行したほか、各地方海難審判庁では、漁船海難に着目して各地域の特性を

活かした分析結果を９回公表しました。また、これらの分析結果等を活用し、関係行政機関と連携し、海難防止策の普及に関する活動を強力に推進しています。

(4)　原因究明に関する新たな技術の導入及び調査研究

海難の原因究明を行ううえで客観的な証拠となりうる航海情報記録装置（ＶＤＲ）の記録データの解析及び原因究明への活用について検討を進めたほか、遠隔地の海難関係人の負担軽減と調査の迅速化のための各地方海難審判理事所へのテレビ会議システムの整備、業務の効率化のための電子海図表示ソフトを利用した航跡再現システムの開発など、原因究明に関する新たな技術の導入及び調査研究を推進しました。

【テレビ会議システムを活用した
海難関係人に対する事情聴取】

２　海難審判庁が達成すべき目標

海難審判庁は、主に政策の実施を担う「実施庁」と位置づけられており、国土交通大臣が毎年度設定する業務の実施に係る目標に対して、その達成状況の評価が行われています。

平成 18 年度に海難審判庁が達成すべき目標は以下のとおりで、17 年度からの継続的な目標となっていますが、当該数値目標の達成はもとより、海難の防止に真に効果的な調査・審判業務と原因究明結果の活用に努めてまいります。

当庁が達成すべき目標

１．迅速な海難の調査及び審判について

海難の防止に寄与するため、迅速な海難の調査及び審判に努め、早期に原因究明を行う。

[具体的目標]

・海難の認知から裁決までの平均期間を １２ ヶ月以内とする。
・社会的影響の大きい海難については、上記平均期間を １０ ヶ月以内とする。
・水先人が関連する海難については、上記平均期間を １０ヶ月以内とする。

２．海難に関する情報の利用促進等について

海難の原因、海難実態の分析等に関する情報を提供する機能の向上を図るとともに、海難審判及び海難防止に関する知識の幅広い普及を図る。

[具体的目標]

・「海難審判庁ホームページ」の裁決・広報等の各種データ提供の充実を図る。（ホームページ訪問者のページ閲覧数を平均 ７ ページ以上とする。）
・本庁及び地方機関において特定のテーマについての海難分析、図解による裁決事例集の作成等を実施し、その結果を ５ 回以上公表する。
・裁決及び海難分析結果を活用した海難防止に関する講習等を５０回以上実施する。

第４節　国際協力体制の強化

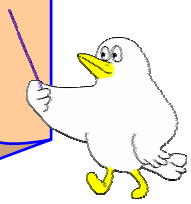
１　世界における海難調査

海運は元来、国際性が非常に高いことに加え、昨今の経済のグローバル化により世界の海運市場が拡大する中、世界各地において多くの人命や船舶を失う海難、深刻な海洋汚染をもたらす海難が発生し続けています。一方、現在の先進海運国の外航船舶は、経済的な要請からその多くが便宜置籍化され、複雑な運航形態をとるようになっており、船籍、実船主、船舶管理会社、運航会社などがそれぞれ別の国に所属している場合も珍しくなく、加えて、船員の混乗化も進んでいます。また、海難の結果、海洋汚染が発生した場合には、多くの国に被害が及ぶこともあり、それらの国も調査活動や原因究明に関心を持つことになります。海運国である我が国の周辺海域においても、近年外国船の関係する海難は増加しており、このような海難を効率的かつ的確に調査し、その発生の防止につなげていくためには、国内における調査の枠を超えた関係各国間の協力が不可欠となっています。

(1)　国際海事機関（IMO）を中心とした取組み

海運の複雑化・多様化が進む中、海難調査に関する国際的な取組みは、国際海事機関(IMO ： International Maritime Organization)を中心とする枠組みの下に行われています。

海難調査に関する規定がある IMO 条約
- ◆海上人命安全条約（SOLAS 条約）
- ◆海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）
- ◆満載喫水線条約（LL 条約）



IMO は、海事問題を扱う国際連合の専門機関の一つで、主として海上における人命の安全、航行の安全、海洋汚染の防止等に関する技術的・法律的な問題について、政府間の協力の促進、有効な安全対策の採用、条約の採択等を行っている機関です。IMO では、海上における安全性の改善のためには、各国によって遵守される国際的な取決めが必要であるとの認識の下、海上人命安全条約（SOLAS 条約）、海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）、満載喫水線条約（LL 条約）など現在までに多くの国際条約を採択するとともに、重大な海難の発生を契機としてそれらの改正を行ってきました。上記の各条約及び海洋の国際的な秩序に関する基本法である「海洋法に関する国際連合条約」(UNCLOS）においては、各国は自国籍船舶が関与した海難の調査を行うものとされており、海上における安全性の継続的改善のため、その教訓を導き出す海難調査は、国際的にも重要性が認識されています。

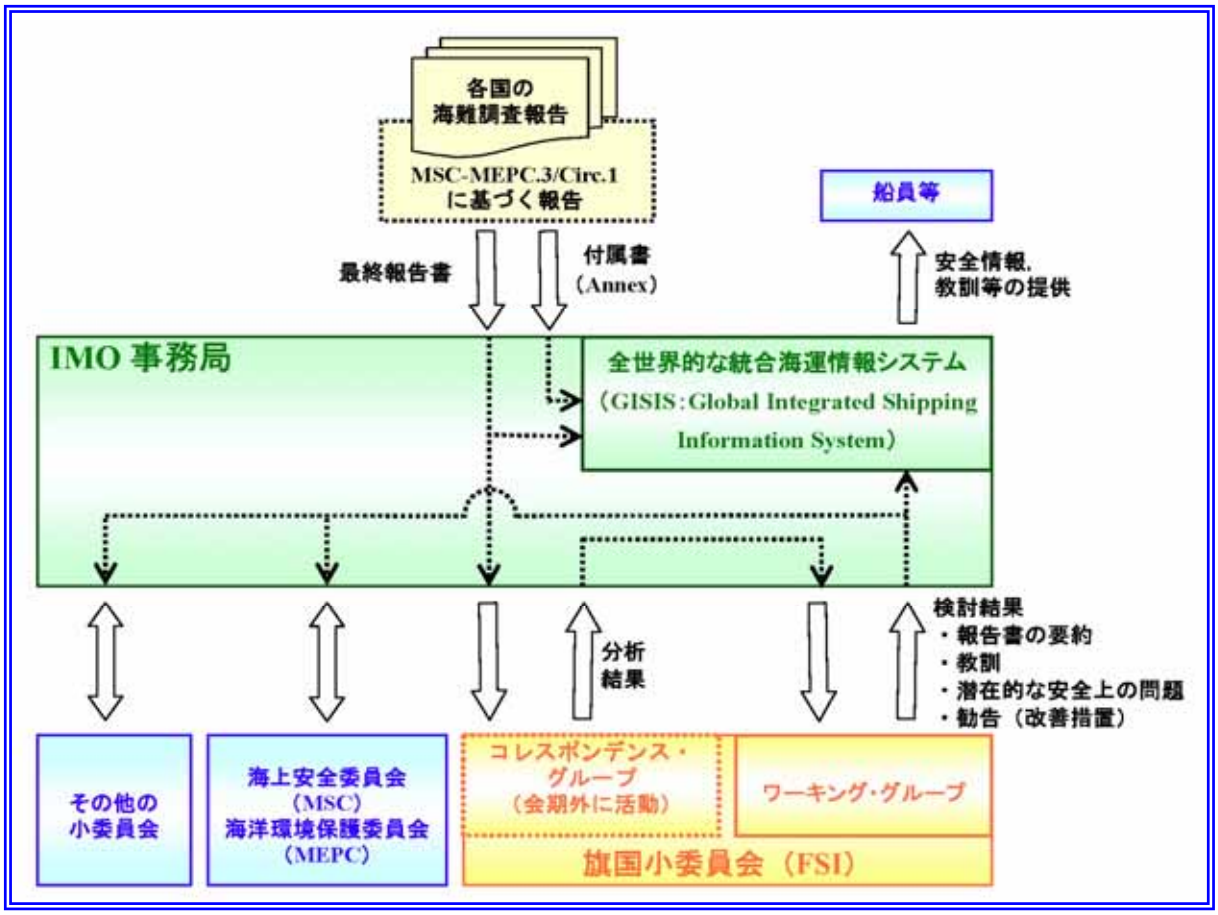
(2)　旗国小委員会（FSI）の活動

IMO の中でも、海難調査に関する問題は、主に旗国小委員会(FSI:Sub-committee on Flag State Implementation）において検討されています。同小委員会は、エクソン・バルディーズ号座礁やスカンジナビアン・スター号火災等、1980 年代後半から 90 年代初めにかけて連続して発生した重大海難を受け、これらを防止するには IMO 条約の遵守を徹底し、サブスタンダード船

（条約不適合船）を排除することが重要であるとの認識の下、旗国（Flag State：船籍国）がIMO 条約上果たすべき責務を確実に実施（Implementation）するための方策について審議するため、平成 4 年（1992 年）に海上安全委員会（MSC）及び海洋環境保護委員会（MEPC）の下部組織として設置されました。FSI はほぼ毎年１回のペースで開催され、海難調査について以下のような検討が行われています。

ア　海難の分析・統計

各国の調査機関によって行われた海難調査の結果は、IMO が定める様式に従って IMO 事務局に提出されることになっていますが、FSI では、提出されたそれらの調査結果を分析し、問題点を明らかにする作業が行われています。具体的には、FSI の会期外の期間に各国の海難調査官から構成されるグループ（コレスポンデンス・グループ）のメンバーによって各国から提出された調査報告書が分析され、FSI の会期中に設立されるワーキング・グループによってそれら分析結果の検証が行われた後、FSI 本会議における承認を経て、MSC、MEPC、他の IMO 小委員会及び船員等へ分析結果等の情報が提供されるという流れになっています。現在、両グループには海難審判庁の職員が参加しており、FSI における海難の分析作業に貢献しています。



【FSI における海難分析】

イ　海難調査に関する取り決めの検討

IMO 条約において、各国は自国籍船舶が関与した海難の調査を行うものとされていますが、各国によるその実施を確実にするとともに、各国間の調査協力を促進するための取り決めを策定すべく、現在 FSI において検討が進められています。具体的には、調査手続の標準化や調査協力の枠組みの構築を目的とした IMO 総会決議 A.849(20)「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」を修正のうえ強制化しようというもので、平成17年（2005年）3月の FSI13 において当該コードの見直しに関するコレスポンデンス・グループが設立され、当庁も参加して現在検討が進められています。

(3)　各国における海難調査

海難調査のための制度・組織は、それぞれの国の歴史的背景や文化、海事事情等により形成されてきており、国によって様々ですが、IMO では、こうした制度・組織の違いを前提としつつ、複数の国が絡む国際的な海難の調査について、各国間協力が促進されるよう、検討を重ねているところです。

２　国際協力への取組み

海難審判庁は、世界的な海上安全の向上と海難調査の協力促進のため、IMO（FSI）をはじめとする国際会議への出席や、近隣諸国の海難調査機関との協力体制の構築、開発途上国への海難調査に関する技術支援など、さまざまな国際的活動を行っています。

【最近の国際協力に関する活動】

(1)　国際会議への出席

現在、海難審判庁が参加している国際会議には、「IMO 旗国小委員会（FSI)」のほか、「国際海難調査官会議（MAIIF：Marine Accident Investigators’ International Forum)」及び「アジア海難調査官会議（MAIFA：Marine Accident Investigators’ Forum in Asia)」があります。MAIIF は、各国海難調査官の相互協力・連携を維持発展させ、海難調査における国際協力の促進・向上を目的として、カナダ運輸安全委員会の提唱により発足し、平成 4 年（1992 年）から毎年開催されている国際会議で、当庁は第 8 回会議を平成 11 年（1999 年）に東京で主催しています。この会議は、IMO のような公式の会議とは異なり、自由に率直な意見交換を行う場となっています。また、MAIFA は、アジア地域における海難調査協力を推進することを目的として当庁の提唱により発足し、平成 10 年（1998 年）から毎年開催されている MAIIF のアジア地域版ともいえる会議で、第 1 回、第 3 回及び第 7 回を当庁が主催しています。

第 14 回旗国小委員会（FSI14）

平成 18 年（2006 年）6 月 5 日～9 日　英国（ロンドン）

当庁は、我が国代表団の一員として「海上事故及びインシデントの調査のためのコード見直し」及び「海難統計及び調査」についての検討に参加しました。当該コードの見直しについては、今後も検討が継続されることとなり、次回会合へ向けて会期外の期間にも検討を行うべく、再度コレスポンデンス・グループが設立されました。当庁も同グループにおける検討に参加する予定です。

【FSI14　会議模様（IMO 本部)】(英国・ロンドン)

第 14 回国際海難調査官会議（MAIIF14）

平成 17 年（2005 年）8 月 29 日～9 月 2 日　バヌアツ（ポートビラ）　28 か国 48 人参加

各国からの年間活動報告、水先人の関係する海難や漁船海難等のテーマ別プレゼンテーション、個別の海難調査事例報告等に基づき、各国調査官の間で率直な議論が交わされ、また、「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」の修正についても意見交換が行われました。次回はパナマにて開催予定です。

【MIIF14　会議模様】（バヌアツ・ポートビラ）

第 8 回アジア海難調査官会議（MAIFA8）

平成 17 年（2005 年）10 月 12 日～14 日　シンガポール　10 か国 21 人参加

アジア地域の海難調査協力体制構築のため、かねてより当庁が提案してきた、各国の調査官が在国のままで調査協力を行うことができる「アジア地域における海難調査協力のためのガイドライン」が若干の修正のうえ採択されました。また、各国からの活動報告やテーマごとのプレゼンテーションに基づく意見交換が行われ、当庁は「台風による海難」についてプレゼンテーションを実施しました。次回は中国（上海）にて開催予定です。

【MAIFA8 会議模様】（シンガポール）

(2)　近隣諸国との調査協力体制の構築

海難審判庁は、近隣諸国の海難調査機関との協力体制の構築のため、平成 13 年（2001 年）以降、韓国、シンガポール、香港（中国）、中国及びロシアとの二国間協議を行ってきました。相互の海難調査制度の違いを理解したうえで、それぞれの国と可能な範囲での調査協力を行っていくことが確認されましたが、とりわけ、当庁と同じ海難審判制度を採用している韓国の海洋安全審判院とは、平成 14 年（2002 年）に開催された両機関の長官級会議で調査協力文書が交わされ、協力関係の更なる推進のため、実務者会議を毎年一回継続開催していくことが合意されました。実務者会議は、平成 15 年（2003 年）の東京における第 1 回会議以降、両国が交互に主催して開催されています。

第 3 回日韓海難調査機関実務者会議

2005 年 11 月 9 日～10 日　広島

前回会議以降の調査協力についての実績評価をはじめ、広島地方海難審判庁の管轄内で実際に発生した海難についてのプレゼンテーションを行い、これに基づき、日韓双方の海難調査手法及び調査協力上の問題点についての検討を行うなど、各議題に沿って率直な意見交換が行われ、今後も更に相互協力を推進していくことが確認されました。

【第 3 回日韓海難調査機関実務者会議　会議模様】（広島）

第４回日韓海難調査機関実務者会議

平成 18 年（2006 年）5 月 24 日～25 日　韓国（釜山）

FSI における検討を踏まえた IMO コードの見直しに関する両国の意見交換や両国が実際に調査協力できる範囲についての海難事例別の検討が行われるとともに、両国における海難防止活動への取組みについての情報交換なども行われ、両国に関わる海難の防止に向け、今後も協力関係を深めていくことが確認されました。

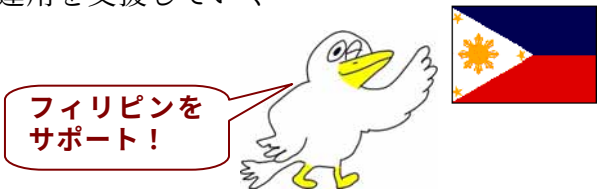
【第４回日韓海難調査機関実務者会議　会議模様】（韓国・釜山）

(3)　開発途上国に対する技術支援

海難調査に長い歴史を持ち、組織や制度が確立されている我が国には、主に近隣アジア諸国から自国の制度の構築や調査技術等に関する協力要請が少なくありません。こうした要請に対して、海難審判庁は、他の行政機関や団体等と協力し、視察団の受け入れ、専門家の派遣などの援助を行っています。

フィリピンへの JICA 短期専門家派遣

フィリピンの海事産業庁（MARINA：Maritime Industry Authority）から国際協力機構（JICA）を通じて要請を受け、毎年重大な海難が発生し続けている同国における海難調査体制の確立を支援するため、平成 17 年（2005 年）6 月から 5 か月間、当庁の職員を短期専門家として派遣しました。同専門家の派遣中に調査体制の枠組みはひとまず整いましたが、制度自体はまだ動き始めたばかりであり、今後はこの運用を支援していく必要があります。



第２章　海難の発生と海難原因

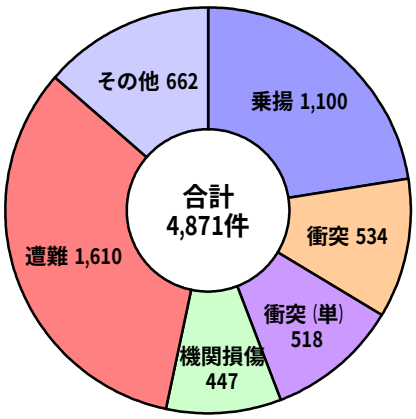
第１節　海難の発生

１　海難の発生状況

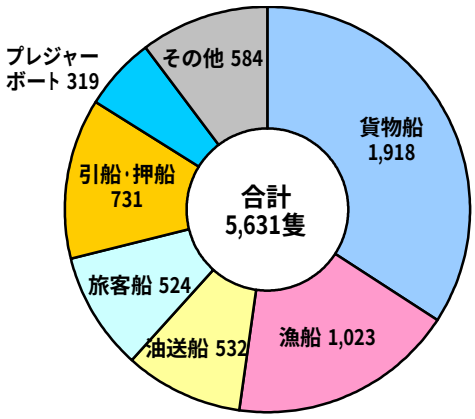
平成 17 年中に発生し、理事官が認知した海難は、4,871 件 5,631 隻で、これは前年と比べて、件数で 698 件（13%）、隻数で 843 隻（13%）とそれぞれ減少しています。

また、海難に伴う死亡・行方不明者及び負傷者（以下「死傷者等」という。）は、合計 551 人で、前年の 688 人と比べて 137 人（20%）減少しています。死傷者等 551 人中、死亡・行方不明者数は 184 人、負傷者数は 367 人で、前年の 254 人、434 人と比べて、70 人（28%）、67 人（15%）とそれぞれ減少しています。

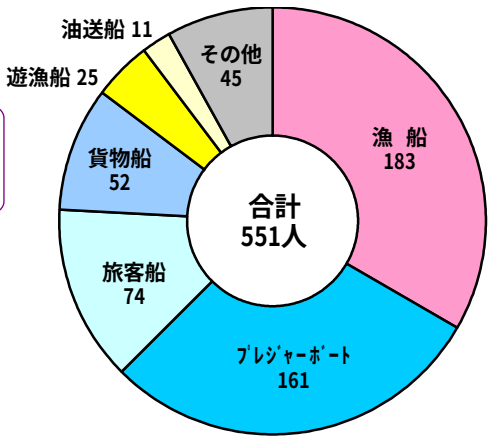
この海難発生数及び死傷者等の減少の主な要因は、平成 16 年には、観測史上最多となる 10 個の台風が日本に上陸し、それに伴う海難が多数発生しましたが、平成 17 年には、台風の影響が少なかったことが挙げられます。



海難種類別発生件数



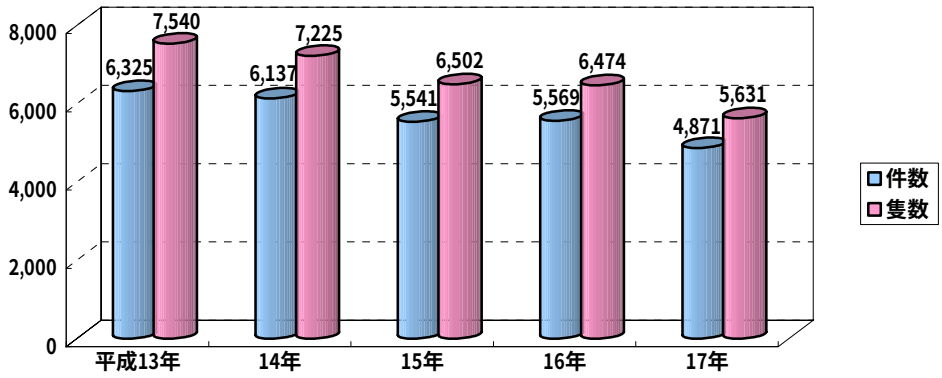
船種別発生隻数



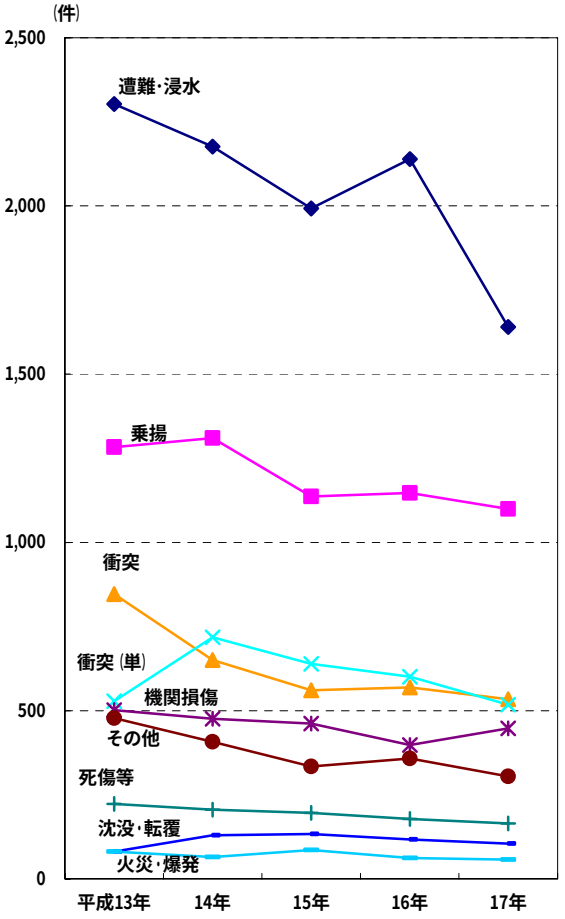
船種別死傷者等の状況

２　海難の傾向

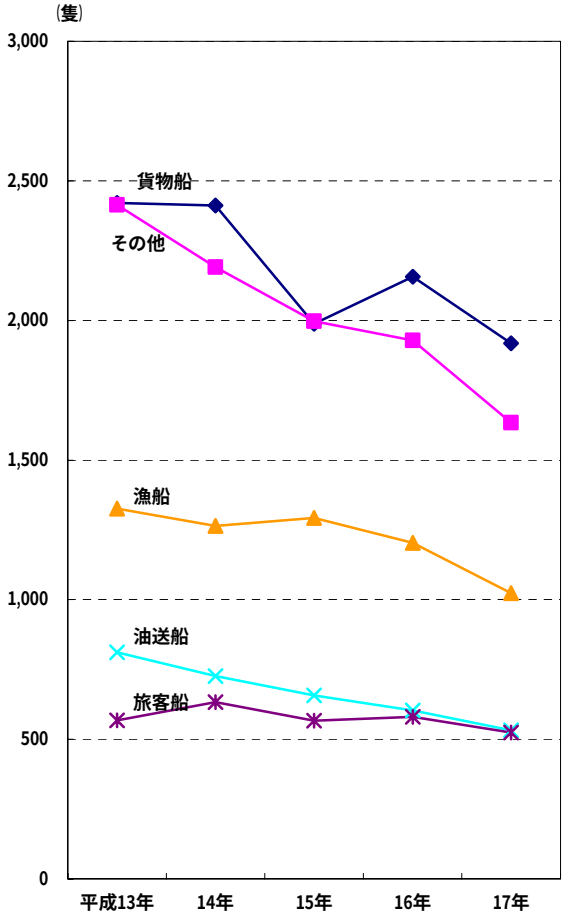
最近５年間についてみると、海難の発生件数及び隻数ともに漸減傾向にあります。



海難の発生件数・隻数の推移



海難種類別発生件数の推移



船種別発生隻数の推移

３　平成 17 年の主要な海難

平成 17 年に発生した海難のうち、主要な海難として、次の基準に該当する 22 件の海難について、それぞれ発生地点を示しました。

なお、主要な海難の概要は、**資料編第１表**(資料編 2 ページ以降)に掲載しています。

主要な海難の基準

① 5 人以上の死亡・行方不明者が発生したもの　② 旅客の死亡・行方不明者又は負傷者が発生したもの
③ 次の船舶が全損となったもの
旅客船、油送船、ケミカルタンカー、500 トン以上の貨物船、100 トン以上の漁船、
その他の特殊用途の 100 トン以上の船舶
④ 爆発又は火災で船舶の損傷が重大なもの　⑤ 社会的反響が大きかったもの

図面の番号(№)は、資料編に掲載した主要な海難の番号を示す。

● ：衝突
▲ ：乗揚
■ ：その他

№6　漁船第二栄福丸遭難

№19　漁船八幡丸・モーターボート三喜号衝突

№5　ケミカルタンカー興和丸乗組員死傷

№22　貨物船第八十五福吉丸転覆

№21　貨物船第八金栄丸
漁船第三和義丸衝突

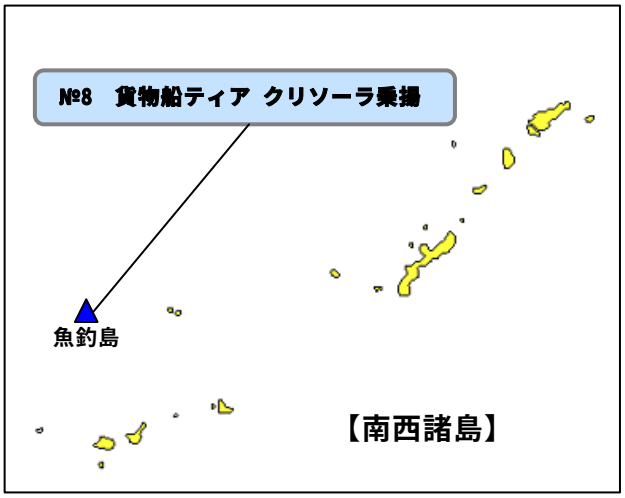
№12　油送船第二昭鶴丸・貨物船永田丸衝突

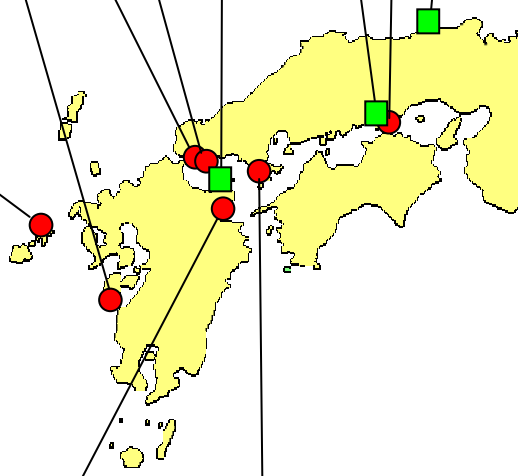
平成 17 年 7 月 9 日、液化エチレンを積載し、宇部港港外で錨泊中の第二昭鶴丸と、関門港若松区から日立港に向け航行中の永田丸が衝突した。

第二昭鶴丸は爆発を防ぐため、エチレンガスを放出した。これにより、付近海域が航泊禁止となり、上空域は航空機の飛行が自粛された。

№1　漁船第三優紀丸・モーターボート潤天丸衝突

№7　旅客船フェリーなるしお防波堤衝突





№16　貨物船アジア コンチェルト
貨物船パイン ピア衝突

№18　押船第二十八みつ丸被押台船 350 光海号
モーターボート富丸衝突

№11　漁船第三十八白運丸・貨物船チゴリ衝突
平成 17 年 7 月 7 日、ほっけ刺網漁の目的で、漁場で漂泊中の第三十八白運丸と、稚内港から韓国釜山港へ向け航行中のチゴリが、礼文島沖で衝突し、第三十八白運丸が転覆、乗組員 1 人が行方不明となった。
№10　旅客船カムイワッカ乗揚
平成 17 年 6 月 23 日、知床半島遊覧の目的で、宇登呂漁港を発したカムイワッカが、知床岬沖で反転して南下中、浅礁に乗り揚げ、乗客 22 人が負傷した。
№20 漁船第三新生丸・貨物船ジム アジア衝突
平成 17 年 9 月 28 日、さんま漁を終えて花咲港へ帰航中の第三新生丸と、アメリカ合衆国シアトル港から韓国釜山港に向け航行中のジム アジアが根室沖で衝突し、第三新生丸が転覆、乗組員 7 人が死亡、1 人が負傷した。
●：衝突
▲：乗揚
■：その他
№2　貨物船ヘレナⅡ乗揚
№17　漁船第十五大定丸火災
№9　漁船第八全功丸沈没
北緯 7 度 17 分、東経 170 度 57 分付近（マーシャル諸島）
№15　貨物船開神丸
貨物船ウェイ ハン ９衝突
№3　LPG 船たかさご２乗揚
平成 17 年 3 月 29 日、液化プロパンガス 706 トンを積載して、京浜港横浜区を発し、静岡県清水港に向け航行中、当直者が居眠りをし、同県東伊豆町大川付近の岩礁に乗り揚げた。
№4　ケミカルタンカーつばさ沈没
№13　貨物船菱鹿丸・貨物船第拾八宝来丸衝突
№14　油送船旭洋丸・ケミカルタンカー日光丸衝突

第２節　裁決における海難原因

１　海難の種類からみた原因

海難審判庁では、海難審判によって海難原因を究明し、裁決によって明らかにしています。

平成17年には、732件の裁決が行われ、前年の760件に比べ、28件減少しています。また、海難に伴う死亡・行方不明者は、93人となっています。

裁決の対象となった船舶（以下「裁決対象船舶」という。）は、1,037隻で、このうち、外国船が42隻(4%)となっています。また、裁決で「原因なし」とされた船舶が75隻あり、これらを除いた962隻の原因総数は、1,255原因となっています。

摘示された原因数をみると、「見張り不十分」が373原因(全体の30%)で最も多く、次いで「航法不遵守」が122原因(10%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が93原因(7%)、「居眠り」が93原因(7%)、「船位不確認」が71原因(6%)などとなっています。(資料編第2表参照)

(注) 裁決では、１隻について複数の原因を挙げることがあります。

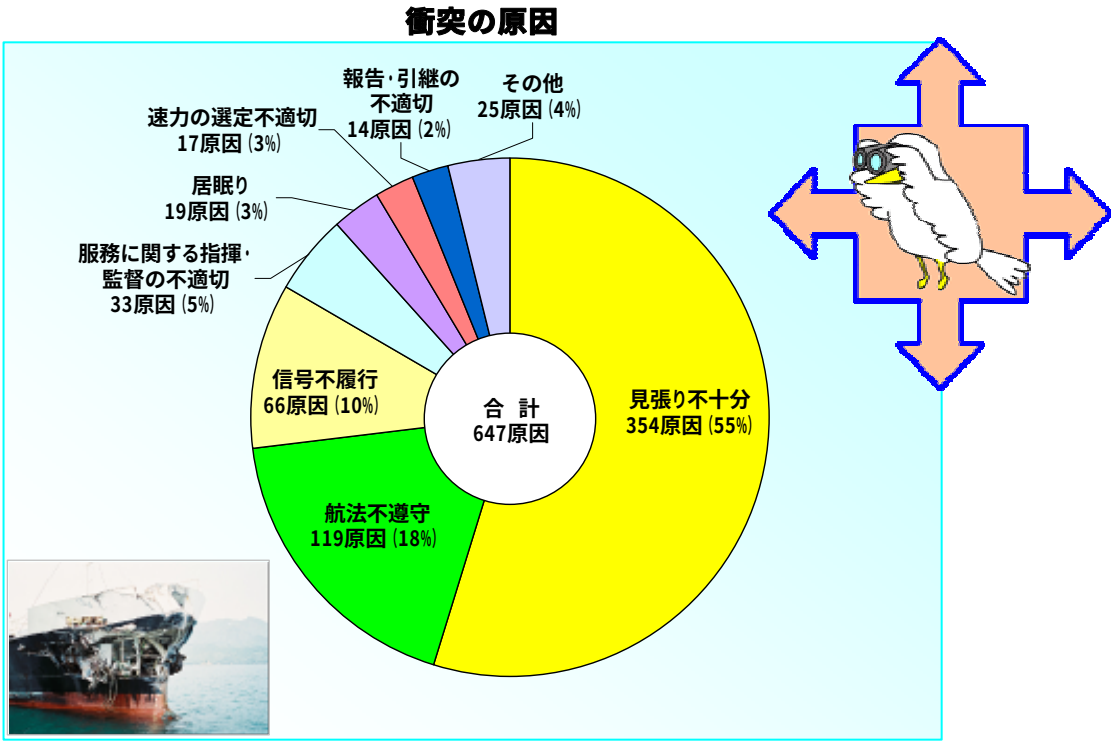
(1)　衝突

あなたの見張りが、あなたの安全を守ります！

衝突は、259件535隻で、全裁決の35%を占めており、このうち、486隻で647原因が示されています。

647原因の内訳は、「見張り不十分」が354原因(55%)と半数を占め、次いで「航法不遵守」が119原因(18%)、「信号不履行」が66原因(10%)の順となっています。

衝突原因の上位を占める「見張り不十分」と「航法不遵守」について、さらに詳細な分析を行った結果が以下のとおりです。



① 見張り不十分

「思い込みや期待」が見張りの落とし穴！

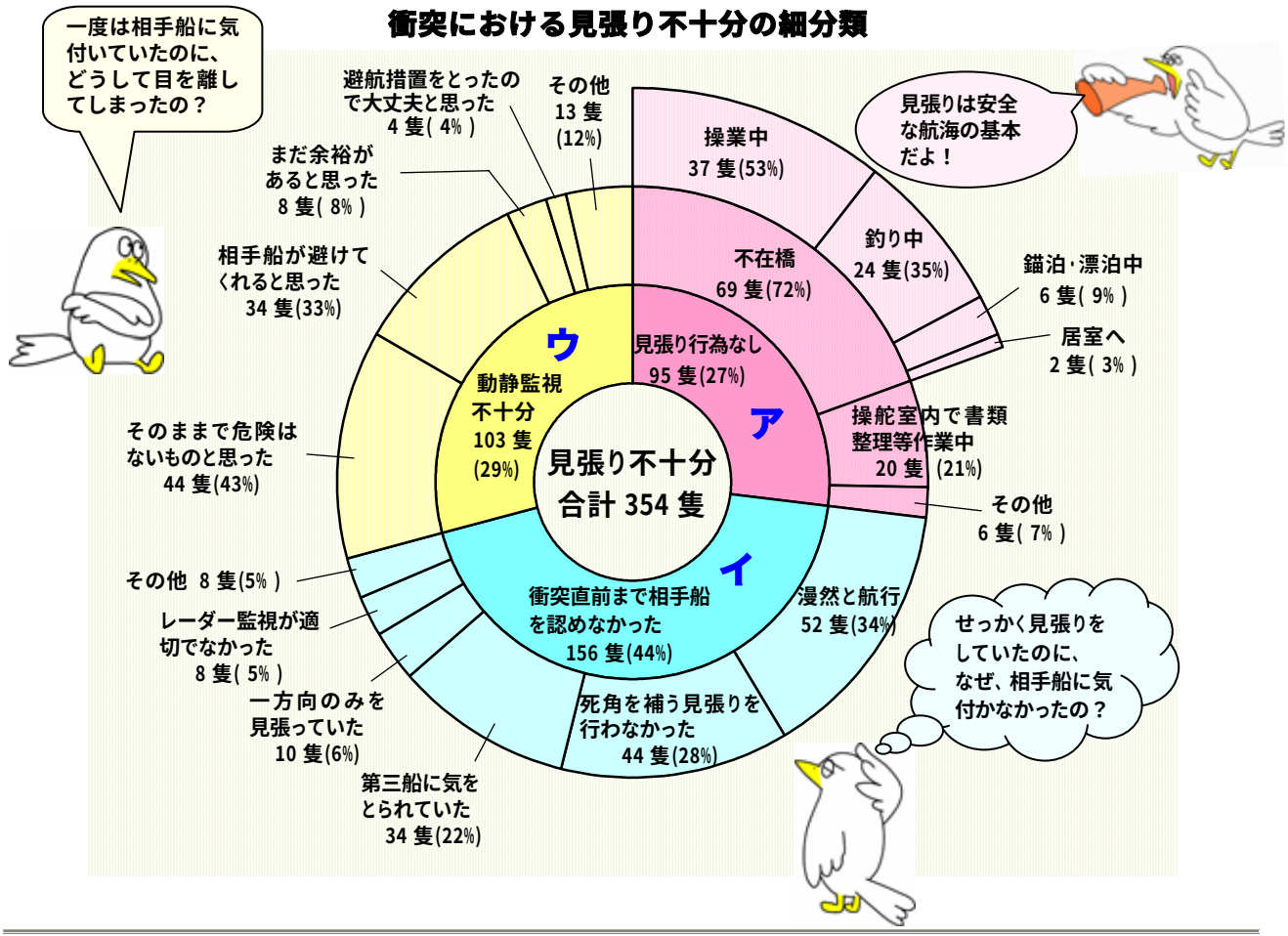
「見張り不十分」であった354隻の態様は、次の3種類に分類されます。

ア「見張りを行わなかった」もの　95隻(27%)
イ「見張りは行っていたが、衝突直前まで相手船を認めなかった」もの　156隻(44%)
ウ「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」もの　103隻(29%)

アでは、「不在橋（操舵室から離れていた）」が69隻で72%を占めており、そのときの運航形態は、漁船の「操業中」が37隻(53%)、遊漁船及びプレジャーボートの「釣り中」が24隻(35%)と多く、他船の避航に期待して漁ろう作業に専念していたり、釣りに熱中するあまり、見張りがおろそかになっていたことがうかがえます。

イでは、「漫然と航行」が52隻(34%)、「死角を補う見張りを行わなかった」が44隻(28%)、「第三船に気をとられていた」が34隻(22%)などとなっており、見張りは行っていたものの、「接近する他船はいないだろう」との思い込みや、航走中に船首が浮上したりして見張りの障害となる死角が生じていたにもかかわらず、死角に隠れた部分の見張りを十分に行っていなかったケースが多くみられます。

ウでは、「一度は相手船を認めたものの、接近することはないものと思った」が44隻(43%)、「相手船が避けてくれると思った」が34隻(33%)など、初認時の安易な判断や期待から、その後の相手船の位置や進路などの動静監視を怠り、衝突に至っています。



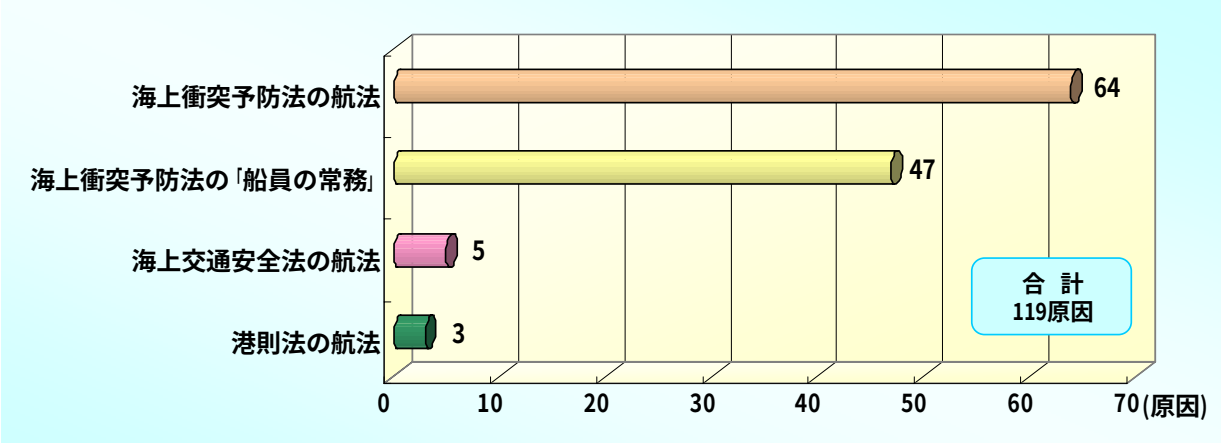
② 航法不遵守

航法を守ることが衝突予防の第一歩！

相手船を認めていたものの、航法不遵守で衝突に至った119原因の内訳は、海上衝突予防法の航法不遵守が64原因(54%)で最も多く、同法の「船員の常務」も47原因(39%)となっています。

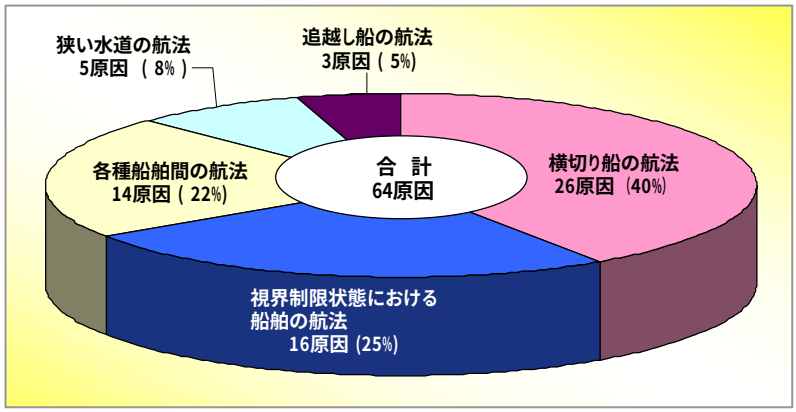
また、海上交通安全法の航法不遵守が5原因(4%)、港則法が3原因(3%)となっています。

遵守されなかった航法等の原因



海上衝突予防法の航法不遵守

海上衝突予防法の航法不遵守64原因を、それぞれの航法別にみると、横切り船の航法が26原因(40%)と最も多く、以下、視界制限状態における船舶の航法が16原因(25%)、各種船舶間の航法が14原因(22%)、狭い水道の航法が5原因(8%)、追越し船の航法が3原因(5%)となっています。



「海上衝突予防法の航法不遵守」以外の例では

「船員の常務」
錨泊・漂泊船を避けなかったものや、逆に錨泊・漂泊船が接近する他船に対して適切な避航措置をとらなかったものが多くなっています。

「海上交通安全法」
いずれも来島海峡航路で発生した衝突で、航路外から航路に入った船舶、航路を横断しようとした船舶及び航路に沿わないで航行した船舶が、航路航行船を避けなかった事例です。

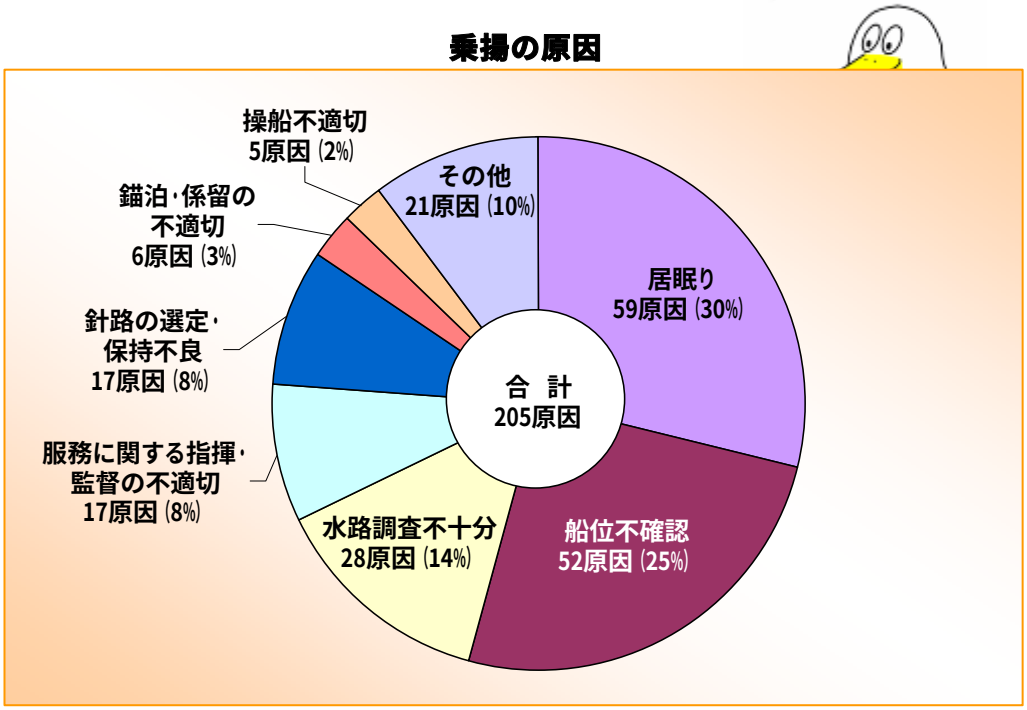
「港則法」
関門港での追越し態勢で衝突したものや、姫路港で航路に入る船舶が航路を航行する他の船舶の進路を避けなかった事例です。

(2)　乗揚

「居眠り」が 1/3 でトップ！

乗揚は、177件185隻で、全裁決の24%を占めており、その中で205原因が示されています。

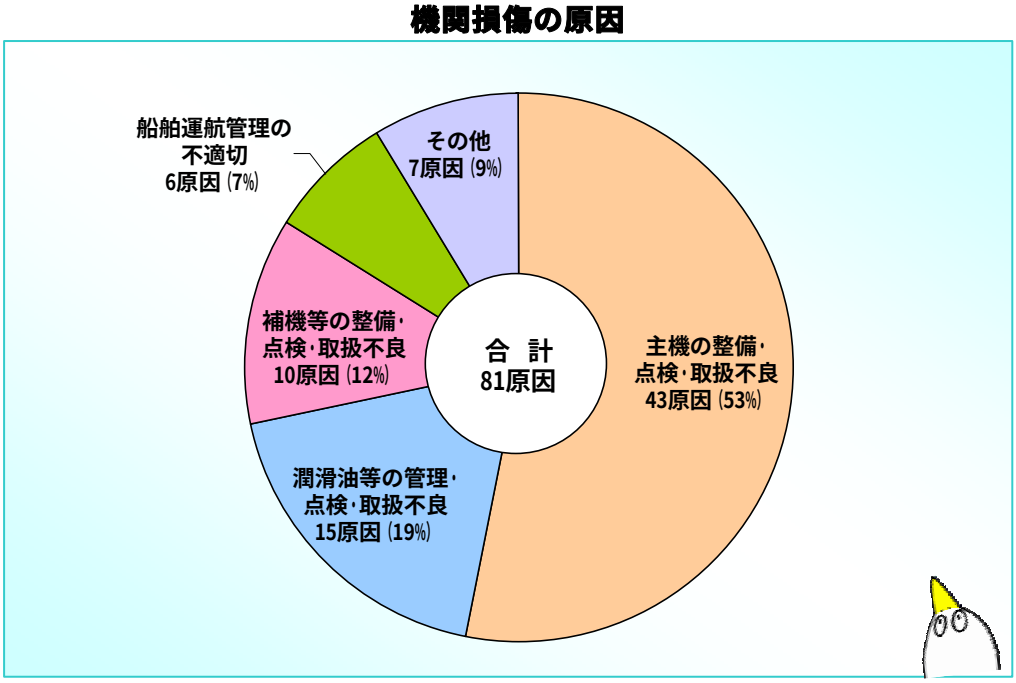
このうち、「居眠り」が59原因(30%)と最も多く、次いで「船位不確認」が52原因(25%)となっており、毎年この2原因で約半数を占めています。



(3)　機関損傷

取扱説明書を十分に活用し、整備・点検・管理・取扱いを確実に！

機関損傷は、70件70隻で、全裁決の9%となっています。その中で、81原因が示されており、「主機の整備・点検・取扱不良」が半数を占めています。

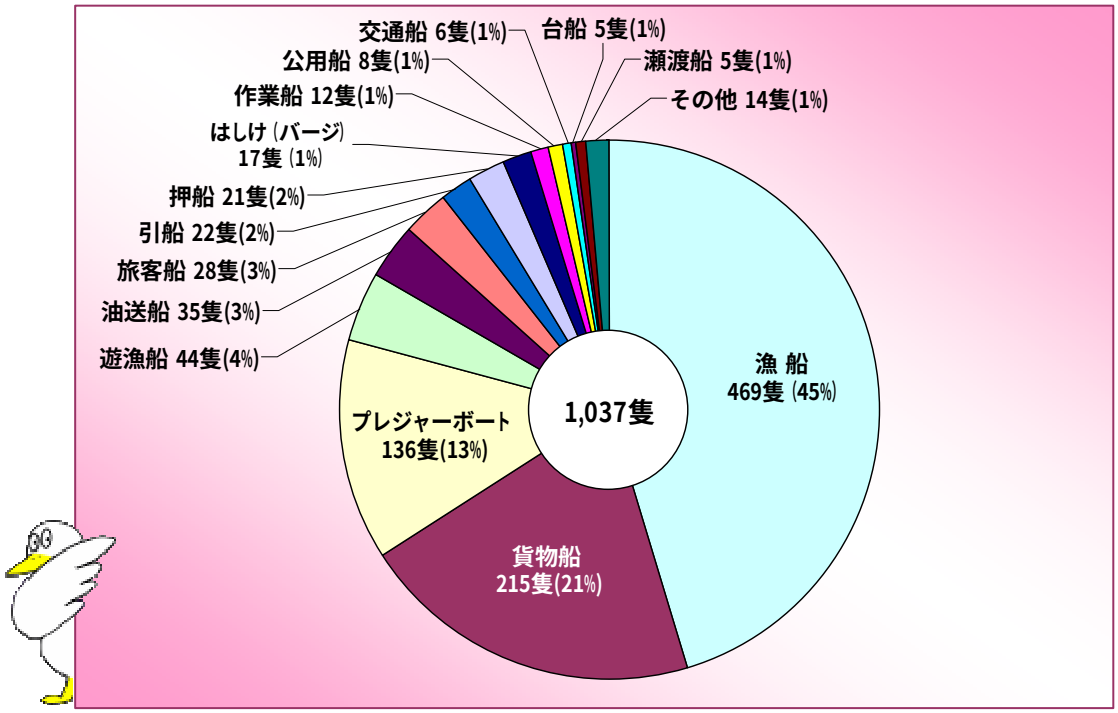


２　船種からみた原因と海難事例

裁決対象船舶 1,037 隻を船種別にみると、漁船が 469 隻(45%)で最も多く、次いで貨物船が 215 隻（21%)、プレジャーボートが 136 隻(13%)、遊漁船が 44 隻(4%)などとなっています。

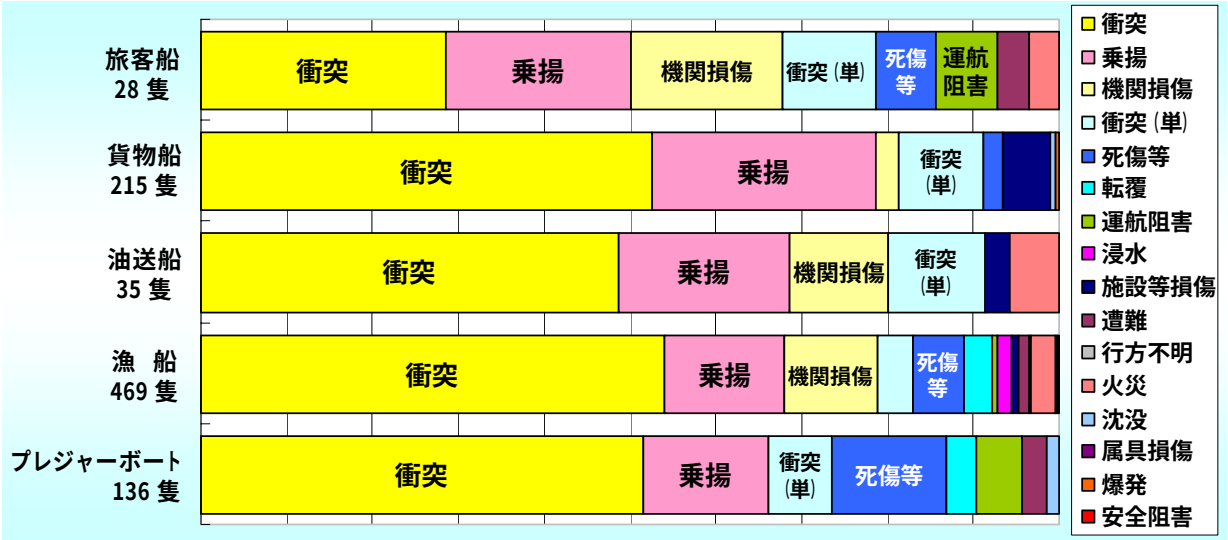
また、海難に伴う死亡・行方不明者は 93 人となっており、これを船種別にみると、漁船が 36 人(39%)、プレジャーボートが 21 人(23%)、貨物船が 18 人(19%)などとなっています。

船種別裁決隻数



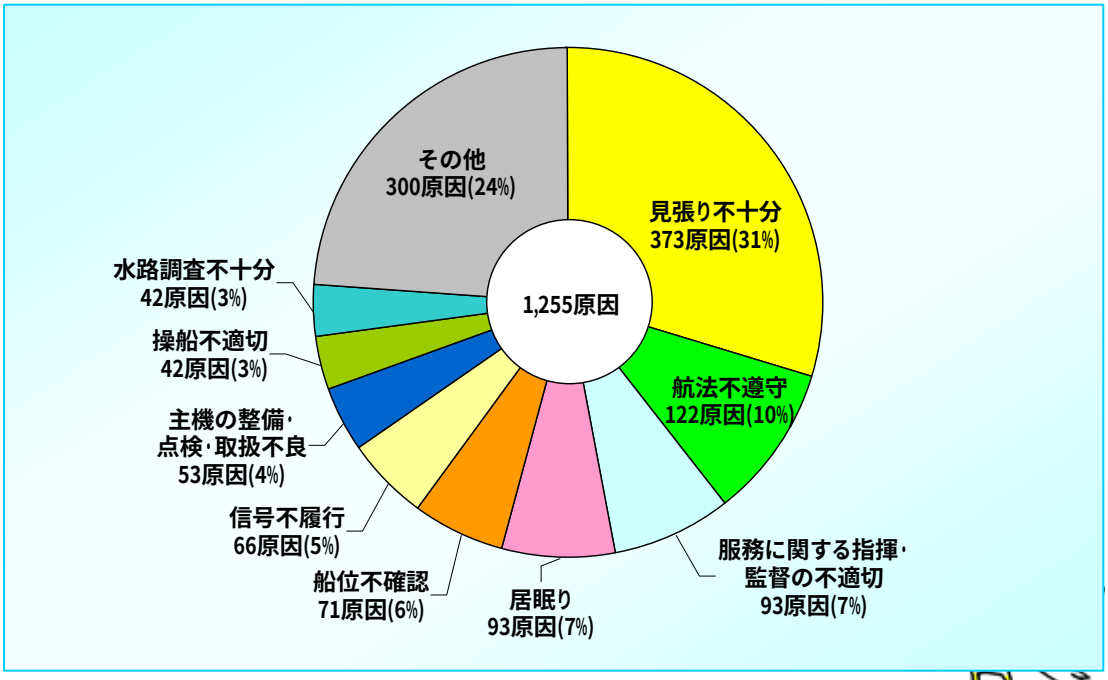
船種別に海難種類をみると、すべての船種において「衝突」と「乗揚」の割合が高くなっており、貨物船、油送船、漁船及びプレジャーボートでは、「衝突」が半数を占めています。また、プレジャーボートでは「死傷等」の割合が高いのが目立っています。(資料編第 23 表参照)

船種別の海難種類の割合



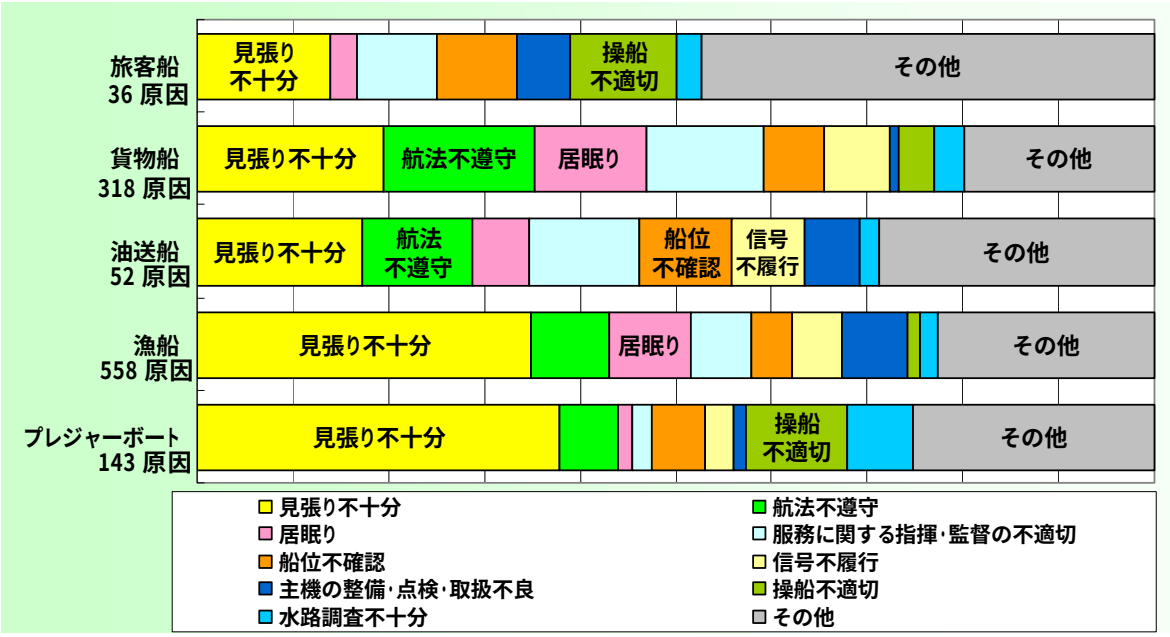
裁決で「原因あり」とされた 962 隻の原因数は、1,255 原因で、「見張り不十分」が 373 原因(31%)と最も多く、次いで「航法不遵守」が 122 原因(10%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」及び「居眠り」がそれぞれ 93 原因(7%)、「船位不確認」が 71 原因(6%)などとなっています。

原因別の割合

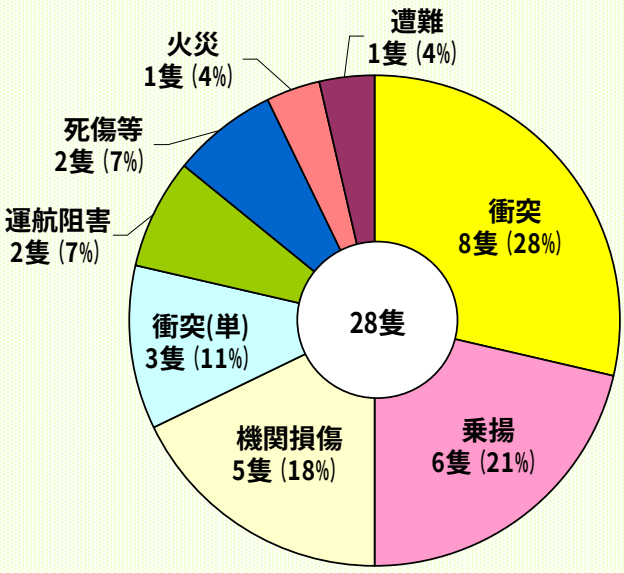


各船種とも「見張り不十分」の割合が最も高くなっています。旅客船の割合が 14%と最も低く、貨物船及び油送船が 20%弱であるのに対し、漁船とプレジャーボートは、いずれも 30%台後半と、「見張り不十分」の割合が高くなっているのが目立っています。また、貨物船では「航法不遵守」と「居眠り」の割合が高くなっています。(資料編第 3 表参照)

船種別原因の割合



1　旅客船



旅客船は、27 件 28 隻で、死亡者は 1 人となっています。海難種類では、衝突が 8 隻(28%)と最も多く、次いで乗揚が 6 隻(21%)、機関損傷が 5 隻(18%)などとなっています。

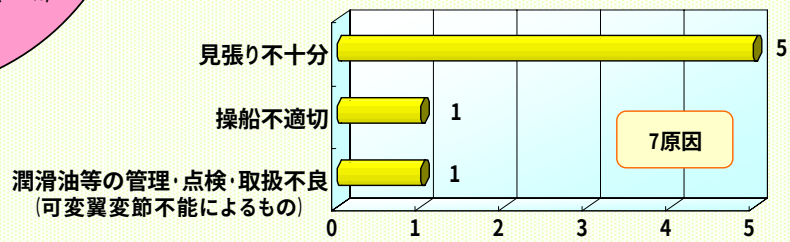
「死亡者の１人」は、フェリーへの車両積込み中に、誘導していた甲板員が車両間に挟まれて死亡したものです。

(1) 衝突

8 隻のうち 2 隻は、係留中に衝突されたもので、「原因なし」となっています。

また、他の船種に比べ、「見張り不十分」の割合が低く、見張りがよく行われていますが、それでも衝突原因ではトップとなっています。

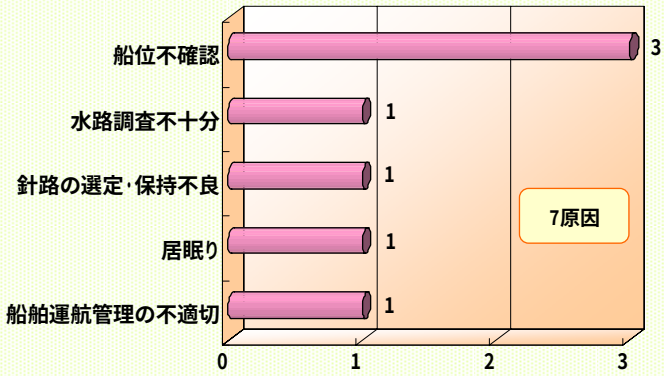
衝突の原因



(2) 乗揚

旅客船は、同じ海域を航行することが多く、水路事情を良く知っているはずですが、「船位不確認」が原因で水面下の浅瀬などに乗り揚げるケースが見受けられます。

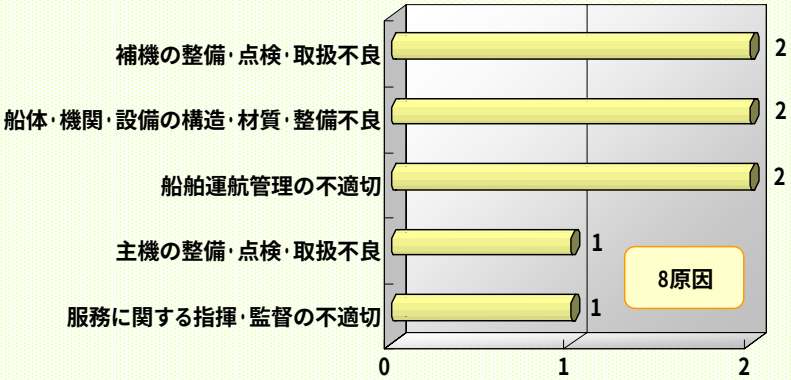
乗揚の原因



(3) 機関損傷

小型の旅客船は、発着を繰り返すため、他の船種に比べて機関損傷の割合が高く、機関の整備・点検を十分に行うことが必要です。

機関損傷の原因



観光遊覧船が、浅礁が存在する定置網と陸岸の間を航行する際、浅礁付近に設置された浮き玉を目標として航行中に乗り揚げた事例

旅客船Ｋ号乗揚

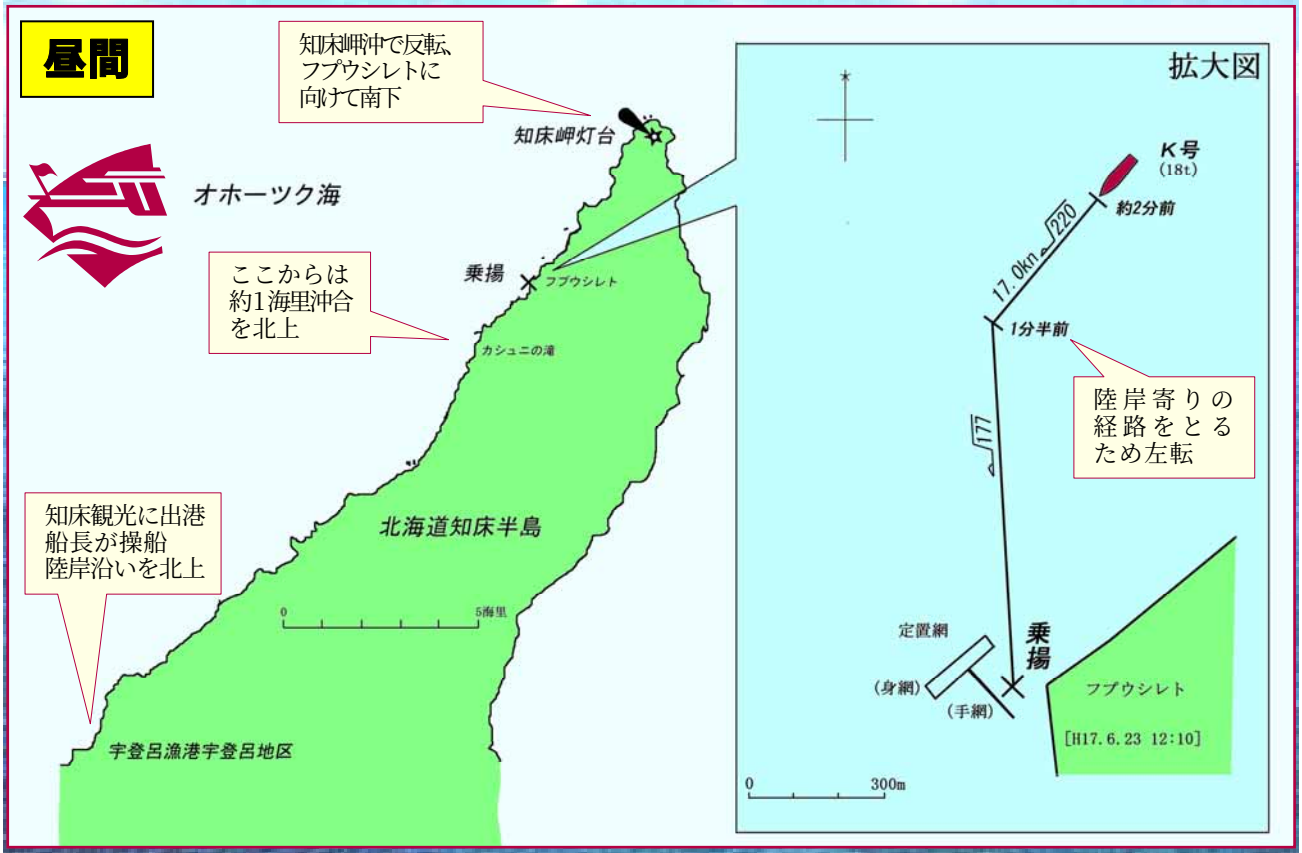
（ 函館地方海難審判庁 平成 18 年 2 月 21 日言渡　**第二審係属中** ）

Ｋ号 ： 旅客船　18 トン　乗組員 2 人　旅客 32 人　北海道宇登呂漁港 → 知床岬(遊覧中)
発生日時場所 ： 平成 17 年 6 月 23 日 12 時 10 分　北海道知床半島西岸
気象海象 ： 晴　無風　視界良好　ほぼ低潮時

事実の概要

Ｋ号は、北海道宇登呂漁港を発し、船長が操船して、知床半島西岸の景勝地を巡る遊覧に向かった。

Ｋ号は、往航時、カシュニの滝までは定置網を替わしながら陸岸沿いを遊覧し、その後は陸岸から約１海里沖合を知床岬まで北上した。そして、Ｋ号は、知床岬沖で反転してフプウシレトと称する岬の沖に向かった。**フプウシレトの沖には、定置網が設置されており、その間は、狭い上に浅礁が存在していた**が、浅礁付近に目印となる浮き玉が設置されていた。船長は、その浮き玉を確認して航行すれば、浅礁付近を無難に通過できると思い、フプウシレトと定置網との間に向け、17.0 ノットの速力で南下した。こうして、Ｋ号は、浮き玉を目標として進行中、浮き玉の付近で浅礁に乗り揚げ、**旅客 22 人が重軽傷を負った。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/hakodate/hd1802/17hd046yaku.htm

観光船が、周遊コース付近の海面下の干出岩に乗り揚げた事例

旅客船Ｎ号乗揚

（ 広島地方海難審判庁 平成 17 年 3 月 17 日言渡 ）

Ｎ号 ： 旅客船兼自動車渡船　196 トン　乗組員 3 人　旅客等 136 人
宮島口桟橋 → 宮島周遊観光
発生日時場所 ： 平成 16 年 6 月 12 日 11 時 45 分　広島県宮島瀬戸
気象海象　　： 晴　無風　視界良好　低潮時

事実の概要

Ｎ号は、宮島口桟橋を発し、海上から宮島の各神社を参拝する周遊観光に向かった。

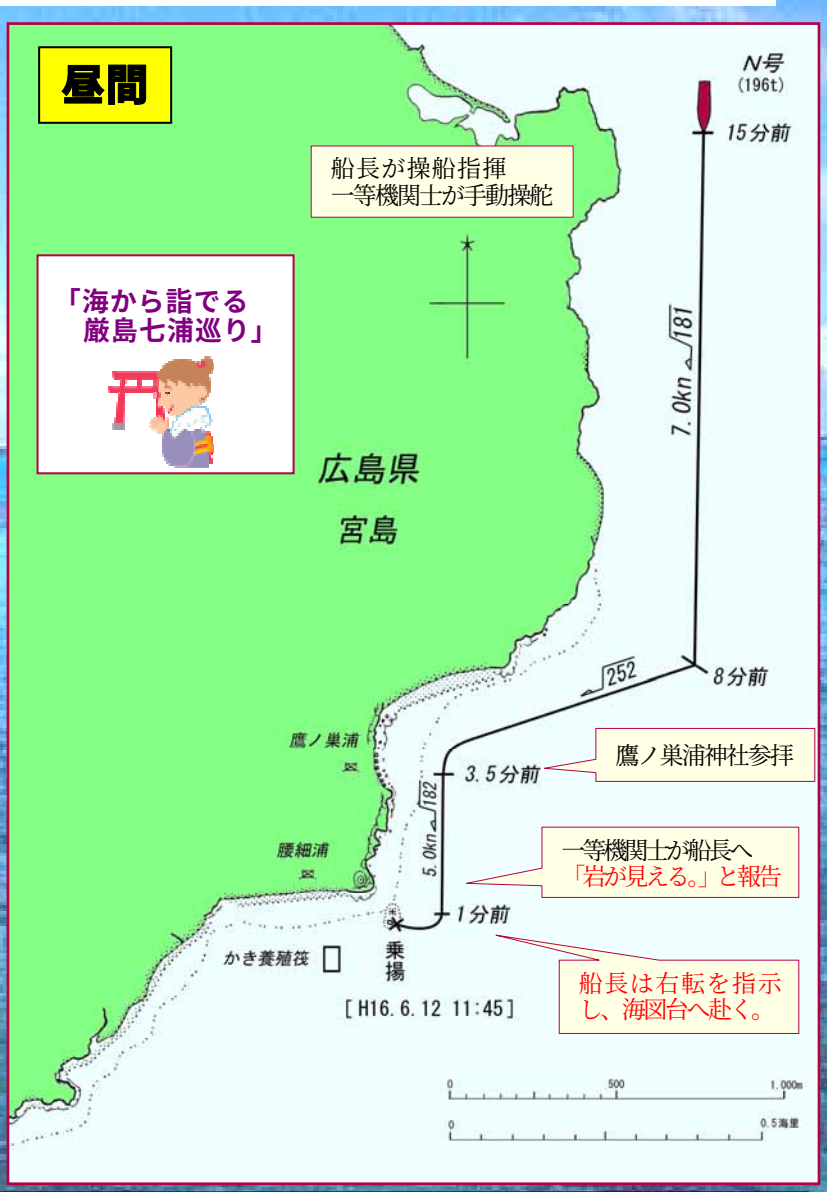
船長は、いつものコースどおりに順次各神社を参拝した後、舵輪の右側でいすに腰を掛けて操船を指揮し、一等機関士を手動操舵に就けて鷹ノ巣浦神社に向かった。

Ｎ号は、鷹ノ巣浦神社沖に至って減速しながら参拝した後、5.0 ノットの速力で腰細浦沖に向け、船長は、腰細浦沖合には航行に危険な干出岩が存在することを知っていたので、一等機関士に**「かき養殖筏に近寄って西行するように。」と指示**して南下した。

間もなく、一等機関士は、腰細浦の陸岸付近の岩を見て、船長に**「右舷側に岩が見える。」と報告**した。

船長は、この日は干出岩が海面上に干出しないことを知っていたが、このことを失念して、報告された岩が干出岩であると勘違いし、**報告があった岩や船位を確認することなく、**一等機関士に**「その岩を十分離して右転するように。」と指示**した後、操舵室後方の海図台に向かった。

こうして、乗揚の１分前、Ｎ号は、腰細浦に向けて右転したところ、**水面下の干出岩に乗り揚げ、旅客 6 人が軽傷を負った。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1703/16hs075yaku.htm

船橋当直を２人で実施中、相当直者が船内巡視を行っている間に、単独の当直者が居眠りして乗り揚げた事例

旅客船Ｓ号乗揚

（ 広島地方海難審判庁 平成 17 年 11 月 17 日言渡 ）

Ｓ号 ： 旅客船兼自動車渡船　441 トン　乗組員 4 人　旅客 10 人　柳井港 → 松山港
発生日時場所 ： 平成 16 年 10 月 2 日 04 時 35 分　山口県大畠瀬戸東方の黒島
気象海象　　： 晴　北風　風力 1　視界良好　低潮時

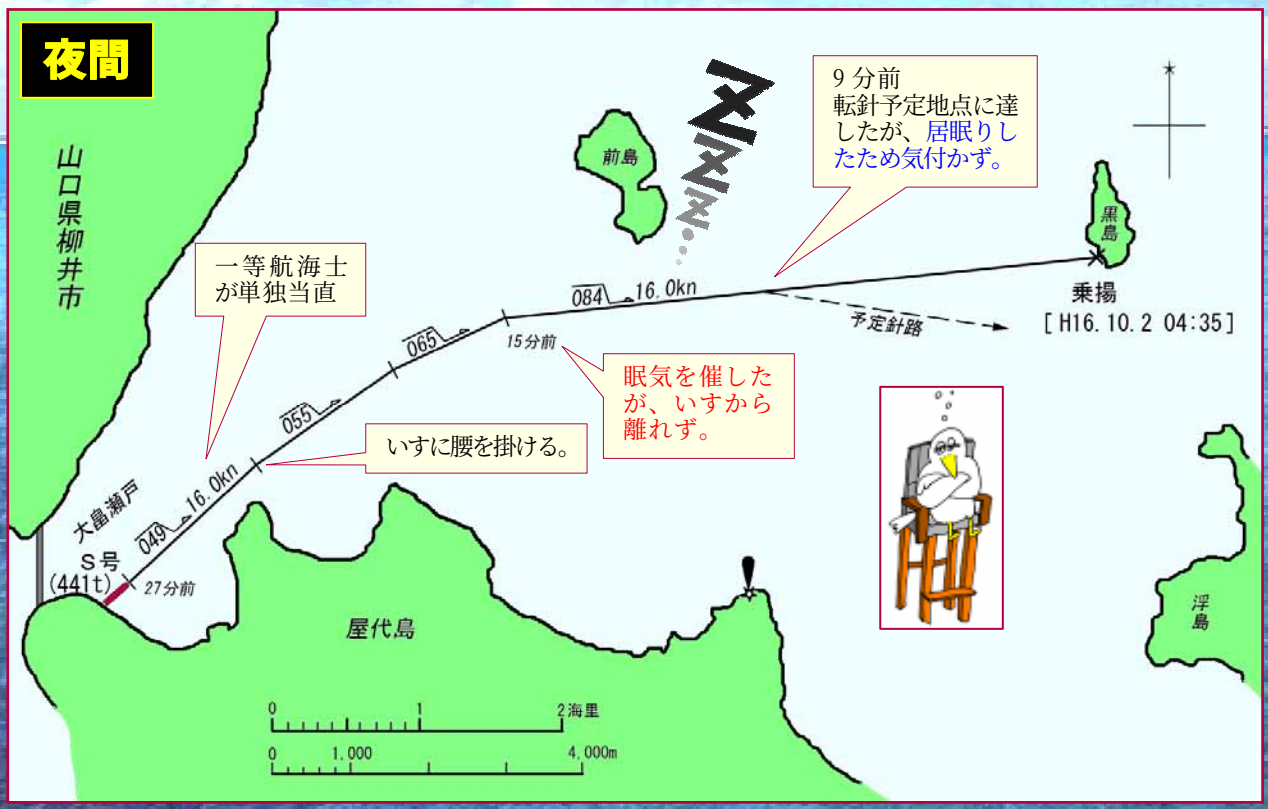
事実の概要

Ｓ号は、山口県柳井港と愛媛県松山港間の定期航路に就航し、１日４便運航されており、そのうち２便は山口県屋代島伊保田港に寄港していた。

Ｓ号は、柳井港を発して伊保田港経由で松山港に向かい、船長が操船を指揮し、一等航海士を手動操舵に就けて大畠瀬戸を通過した。間もなく、**船長は、船内巡視のため、一等航海士に船橋当直を委ねて操舵室を離れた。**

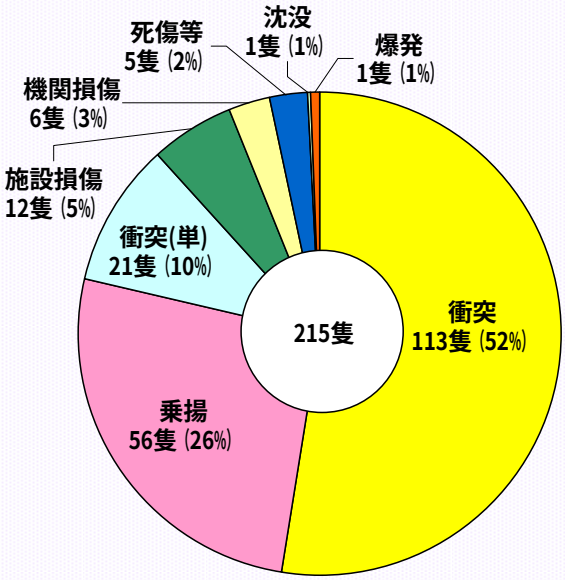
単独当直となった一等航海士は、いすを操舵装置の後方に移動してこれに腰を掛け、16.0 ノットの速力で手動操舵により東行していたところ、眠気を催すようになった。

しかし、同航海士は、間もなく船長が船内巡視を終えて昇橋してくるので、それまでは眠気を我慢できると思い、**いすに腰を掛けたまま当直を続けるうち、居眠りに陥って黒島に乗り揚げた。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1711/17hs044yaku.htm

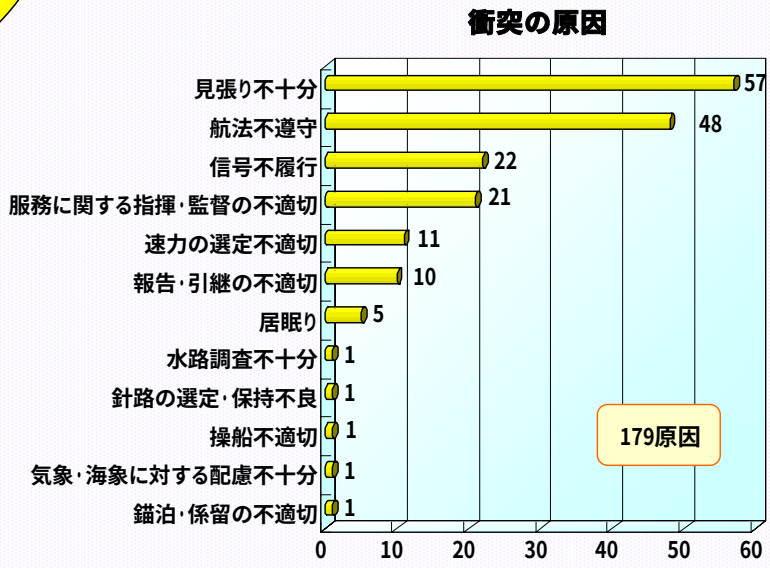
２　貨物船



貨物船は、192 件 215 隻で、死亡・行方不明者は 18 人となっています。海難種類では、衝突が 113 隻(52%)で最も多く、次いで乗揚が 56 隻(26%)、衝突(単)が 21 隻(10%)となっています。また、前年に比べ、貨物船全体で 15 件 20 隻減少しており、衝突が 36 隻減少したものの、乗揚が 13 隻増加しています。

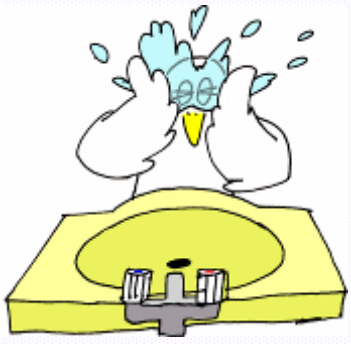
(1) 衝突

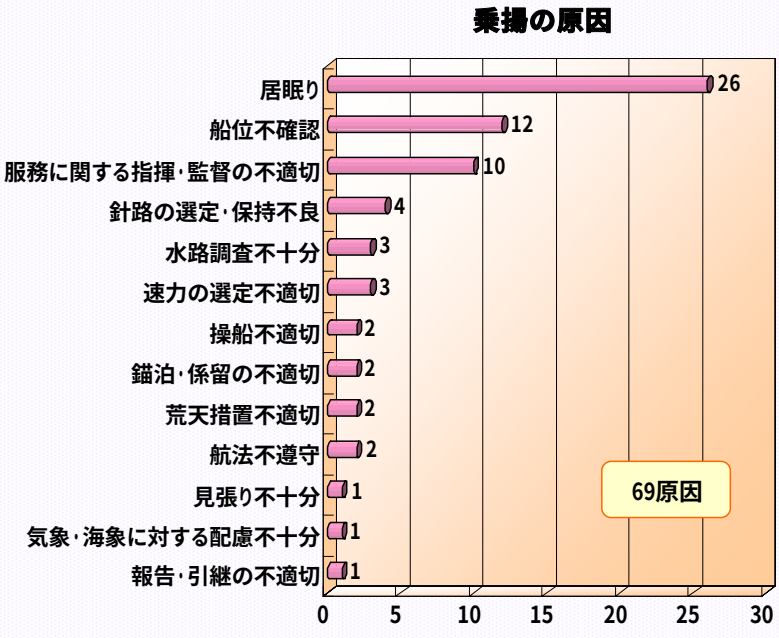
衝突の 113 隻では、「見張り不十分」が 57 原因で最も多く、次いで「航法不遵守」が 48 原因、「信号不履行」が 22 原因、「服務に関する指揮・監督の不適切」21 原因などとなっています。



(2) 乗揚

乗揚の 56 隻では、26 原因が「居眠り」によるもので、前年と同様に原因の半数を占めています。他の船種に比べても「居眠り」の割合が高いのが目立っています。





大阪港内において、港則法上の小型船である貨物船と、離岸して後進中の大型旅客船とが衝突した事例

貨物船Ｋ丸・旅客船Ｓ号衝突　（ 神戸地方海難審判庁 平成 17 年 3 月 25 日言渡 ）

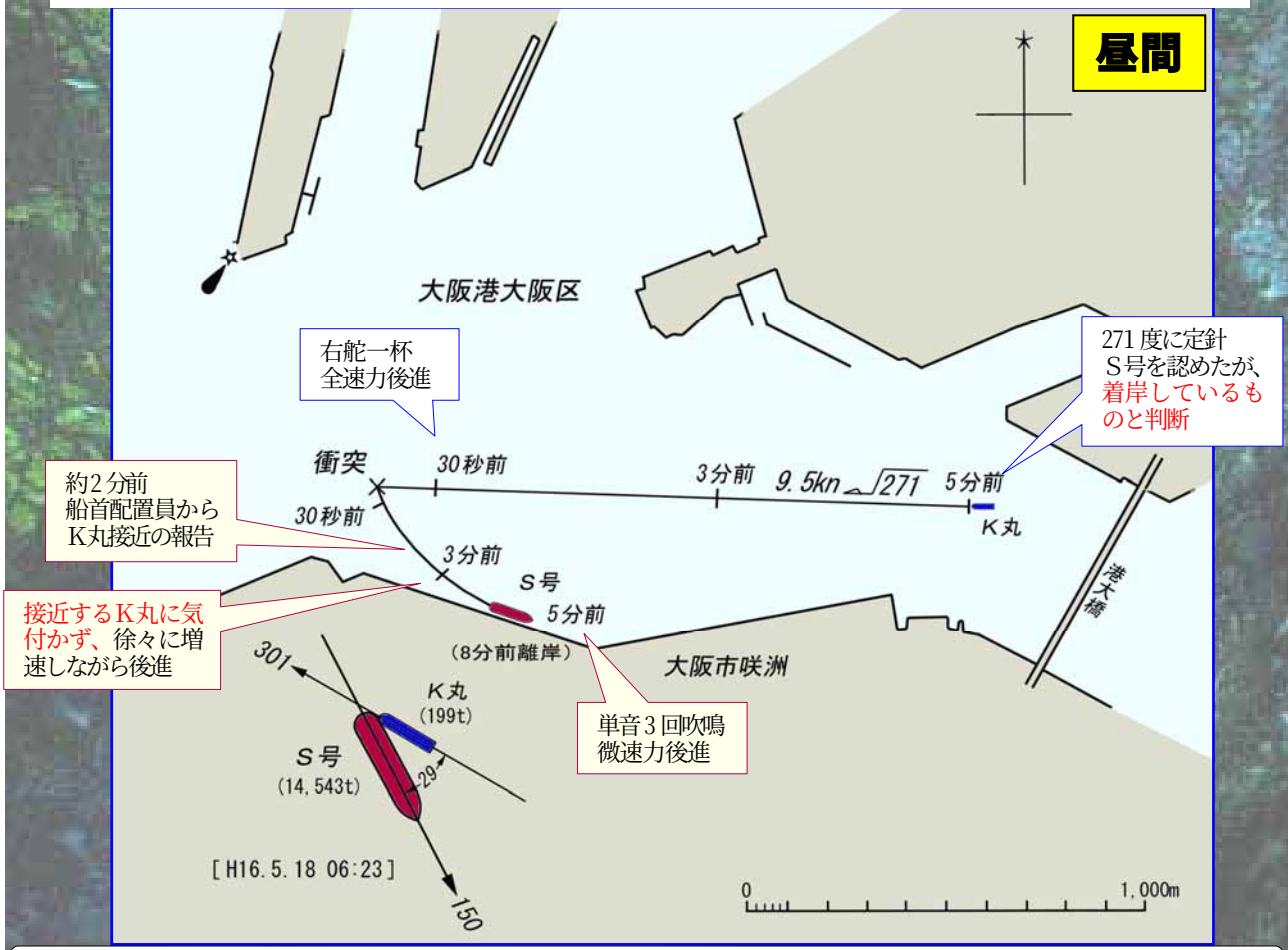
Ｋ丸 ： 貨物船　199 トン　乗組員 3 人　鋼材 450 トン
　　大阪港大阪第 3 区 → 同港大阪第 4 区
Ｓ号 ： 旅客船（中国籍） 14,543 トン　乗組員 55 人（船長国籍 中国）　旅客なし
　　大阪港大阪第 3 区 → 神戸港（水先人なし）
発生日時場所 ： 平成 16 年 5 月 18 日 06 時 23 分　大阪港大阪第 1 区
気象海象　　： 晴　無風　視界良好　上げ潮末期

事実の概要

港則法上の小型船であるＫ丸は、船長が操船し、港大橋を通過して大阪港大阪第 1 区に入り、衝突の 5 分前、左舷船首の国際フェリーターミナル岸壁付近にＳ号を認めたが、**同船が離岸中であることに気付かず、**右舷前方のコンテナふ頭から出航中の大型コンテナ船を注視して進行した。間もなく、Ｓ号が短音 3 回の操船信号を吹鳴して後進で下がり始め、やがて自船の前路に接近したが、これに気付かず、**小型船及び雑種船以外のＳ号の進路を避けずに続航して衝突した。**

Ｓ号は、船長が操船し、衝突の 8 分前、タグボートを使用せずに岸壁から離れた。

船長は、一旦岸壁から平行に離れた後、船尾を大きく開き、5 分前、**汽笛で短音 3 回の操船信号を 2 度吹鳴して後進で下がり始めた。**船長は、右舷側ウイングで離岸操船に当たっていたので、**左舷前方から接近するＫ丸に気付かず、**約 2 分前、船首配置員からの報告でＫ丸の接近を知り、再度短音 3 回を吹鳴して機関を前進にかけたが、前進行きあしとなったとき衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1703/16kb115yaku.htm

強潮時の鳴門海峡大鳴門橋下の最狭部において、逆潮に抗して南下中のｹﾐｶﾙﾀﾝｶｰが圧流され、北上中の貨物船と衝突した事例

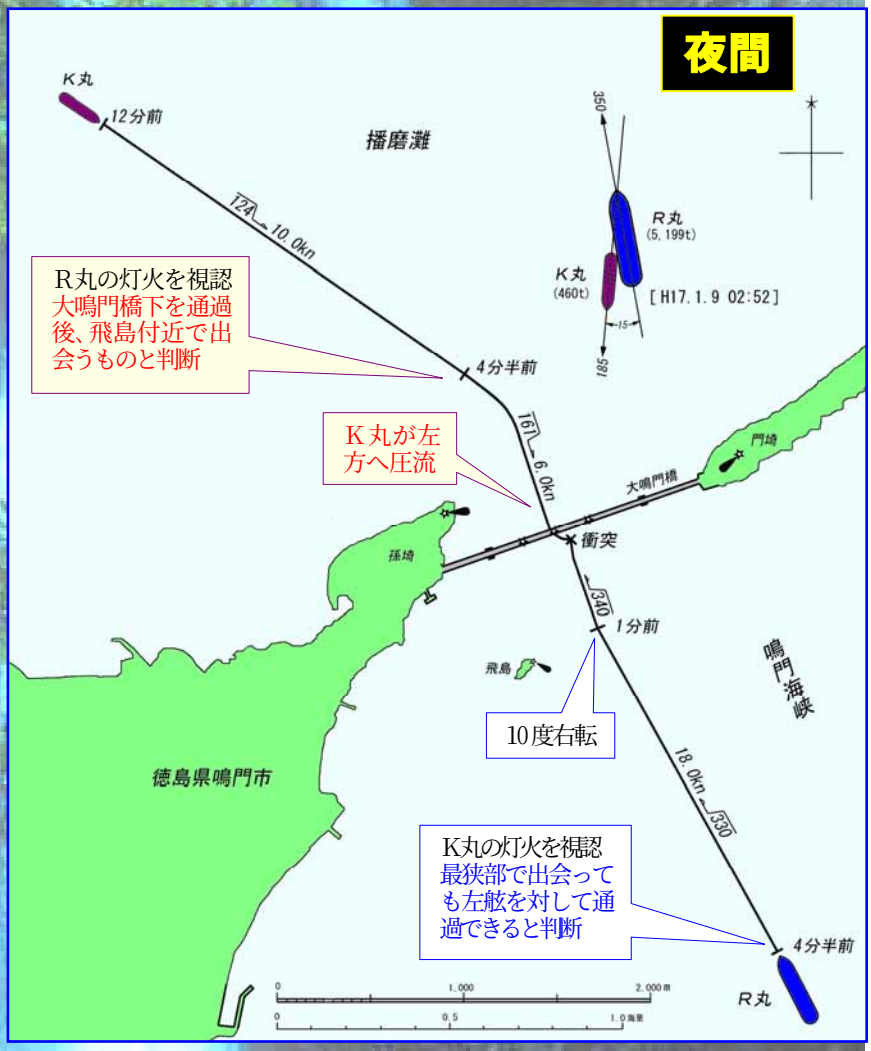
貨物船Ｒ丸・貨物船Ｋ丸衝突　（神戸地方海難審判庁 平成 17 年 9 月 30 日言渡　第二審係属中）

Ｒ丸 ： 貨物船　5,199 トン　乗組員 11 人　空船　名古屋港 → 福山港
Ｋ丸 ： ｹﾐｶﾙﾀﾝｶｰ　460 トン　乗組員 5 人　空船　岩国港 → 鹿島港
発生日時場所 ： 平成 17 年 1 月 9 日 02 時 52 分　鳴門海峡
気象海象　　： 晴　西北西風　風力 4　視界良好　北流 6.5 ノット

事実の概要

Ｒ丸は、船長が操船を指揮し、北流時の鳴門海峡に向けて手動操舵で北上した。衝突の 4 分半前、船長は、正船首 1.9 海里にＫ丸のマスト灯と右舷灯を認め、しばらくして左舷灯を見せるようになったので、**大鳴門橋下の最狭部で出会っても左舷を対して通過できると判断**して進行した。Ｒ丸は、大鳴門橋橋梁灯中央灯を左舷船首に見て北上中、大鳴門橋下を南下中のＫ丸が自船の方に圧流され始めたので、探照灯を照射して注意を喚起し、右舵一杯としたが衝突した。

Ｋ丸は、船長が操船を指揮し、北流時の鳴門海峡に向けて手動操舵で南下した。衝突の 4 分半前、船長は、右舷船首 1.9 海里にＲ丸のマスト灯と両舷灯を認め、大鳴門橋を通過した後、**飛島付近でＲ丸と出会うものと判断**して進行した。Ｋ丸は、中央灯を正船首わずか左方に見て南下中、大鳴門橋下に差し掛かったとき、**急激に左方に圧流されてＲ丸に接近し**、右舵一杯としたが衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1709/17kb044yaku.htm

関門航路を南下中の貨物船と、関門航路から関門第２航路に向けて西行中の貨物船が接近し、衝突は回避できたものの、一船が乗り揚げた事例

貨物船Ｃ号乗揚　（門司地方海難審判庁 平成 17 年 8 月 31 日言渡　第二審係属中）

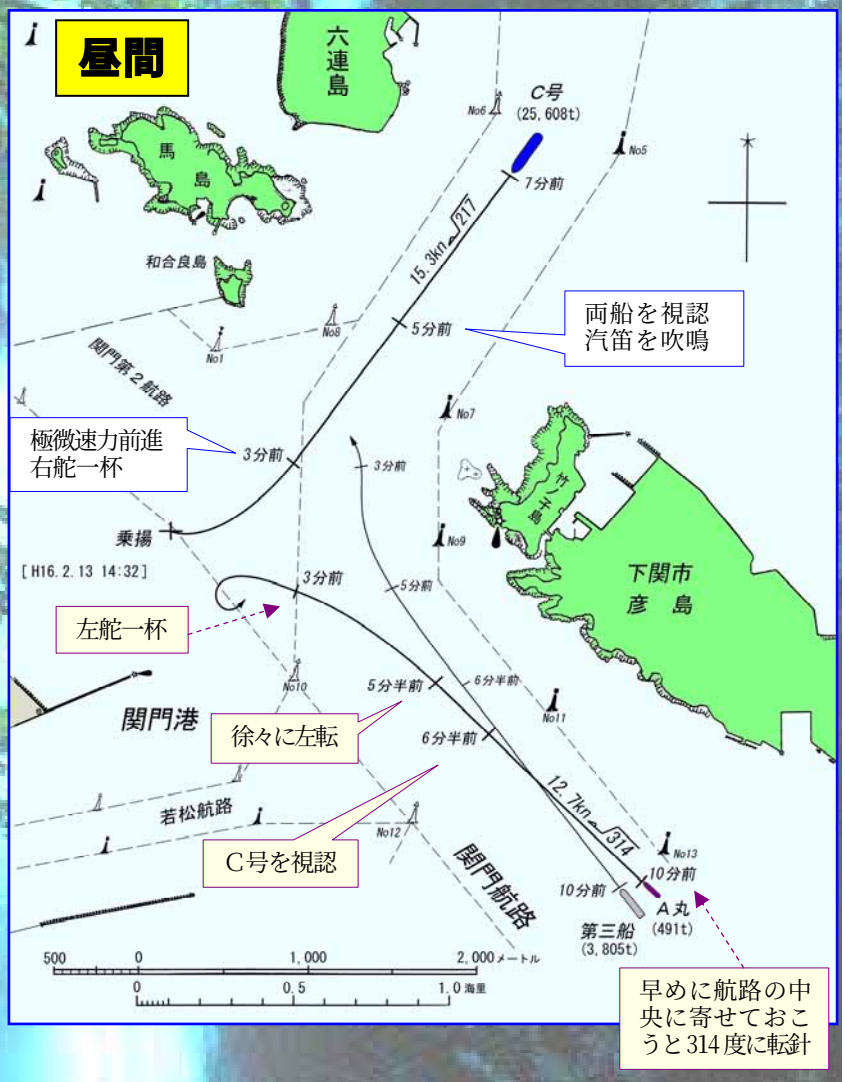
Ａ丸：貨物船　491 トン　乗組員 5 人　舶用機関 2 機　神戸港 → 長崎県肥前大島港
Ｃ号：貨物船（キプロス籍）　25,608 トン　乗組員 22 人　コンテナ貨物
　　韓国釜山港 → 名古屋港　（水先人あり）
発生日時場所：平成 16 年 2 月 13 日 14 時 32 分　関門港台場鼻沖
気象海象　　：曇　北東風　風力 2　視界良好　約 1 ノットの北西流

事実の概要

Ｃ号は、水先人がきょう導し、関門航路の六連島沖を南下した。水先人は、乗揚の 5 分前、左舷前方にＡ丸と第三船を初認し、進路信号から両船が関門第 2 航路に向かうことを知り、避航を促すため汽笛を吹鳴して南下を続けた。やがて、**第三船は右転して避航したものの、Ａ丸はそのまま接近した**ので、Ｃ号は、乗揚の 3 分前、Ａ丸に対して警告信号を行うとともに減速して右舵一杯をとり、**Ａ丸との衝突は回避できたものの、自船が航路外の浅所に乗り揚げた。**

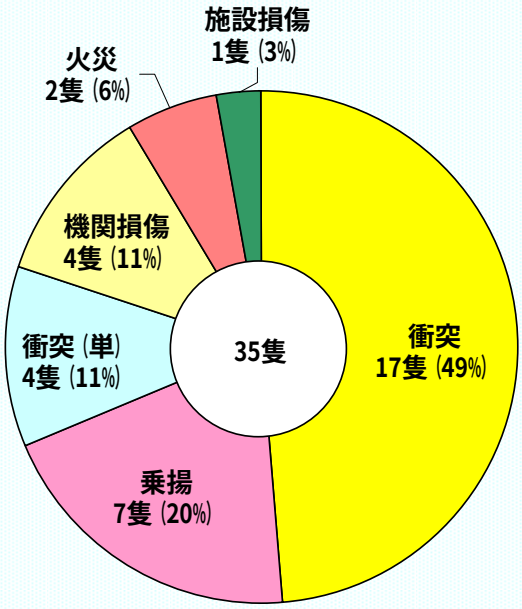
Ａ丸は、関門航路大瀬戸を通過した後、二等航海士が船橋当直に就き、自動操舵で同航路の右側を西行した。しばらくして、第三船が左舷側を追い越したので、早目に航路中央に寄せ、関門第 2 航路に向けて進行した。その後、Ｃ号が 1.2 海里に接近したとき、**自船が早く航路の左側に出れば右舷を対して通過できると思い、**手動操舵に切り換え、わずかに左舵をとって続航した。

こうして、Ａ丸は、徐々に左転しながら進行中、衝突の危険を感じて左舵一杯をとり、Ｃ号との衝突を回避することができた。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/moji/mj1708/16mj061yaku.htm

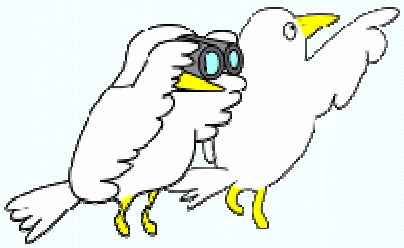
３　油送船



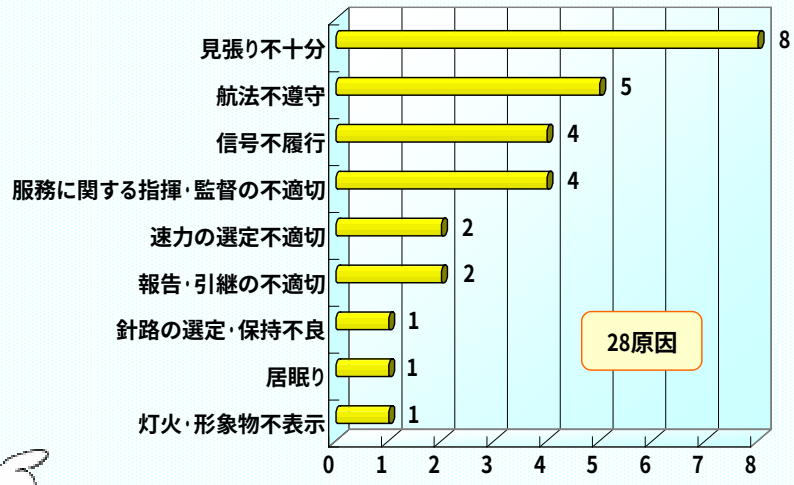
油送船は、34 件 35 隻で、死亡・行方不明者は発生していません。海難種類では、衝突が 17 隻(49%)で最も多く、次いで乗揚が 7 隻(20%)、衝突(単)と機関損傷がそれぞれ 4 隻(11%)などとなっています。また、前年に比べ、油送船全体で 8 件 8 隻減少しており、特に、衝突が 10 隻減少しているのが目立っています。

(1) 衝突

衝突の 17 隻では、「見張り不十分」が 8 原因で最も多く、次いで「航法不遵守」が 5 原因、「信号不履行」と「服務に関する指揮・監督の不適切」がそれぞれ 4 原因などとなっています。



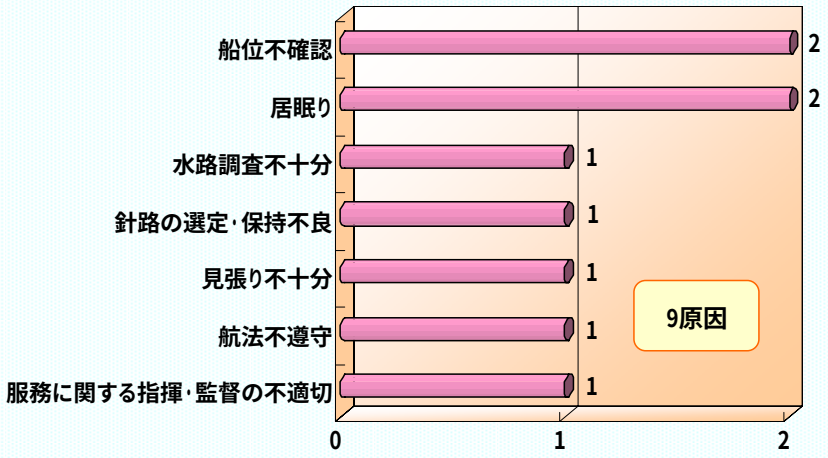
衝突の原因



(2) 乗揚

乗揚の 7 隻では、「船位不確認」と「居眠り」によるものがそれぞれ 2 原因などとなっています。

乗揚の原因



追越し態勢の油送船が、横切り関係であると判断して衝突した事例

油送船Ｔ丸・漁船Ｍ丸衝突

（ 神戸地方海難審判庁 平成 17 年 7 月 5 日言渡 ）

Ｔ丸 ： 油送船　3,699 トン　乗組員 10 人　ガソリン等 5,650kl　名古屋港 → 神戸港
Ｍ丸 ： 漁船　　4.97 トン　乗組員　2 人　兵庫県由良港 → 漁場（移動中）
発生日時場所 ： 平成 16 年 2 月 25 日 08 時 40 分　友ケ島水道
気象海象　　： 曇　北北西風　風力 2　視界良好　約 1 ノットの北北東流

事実の概要

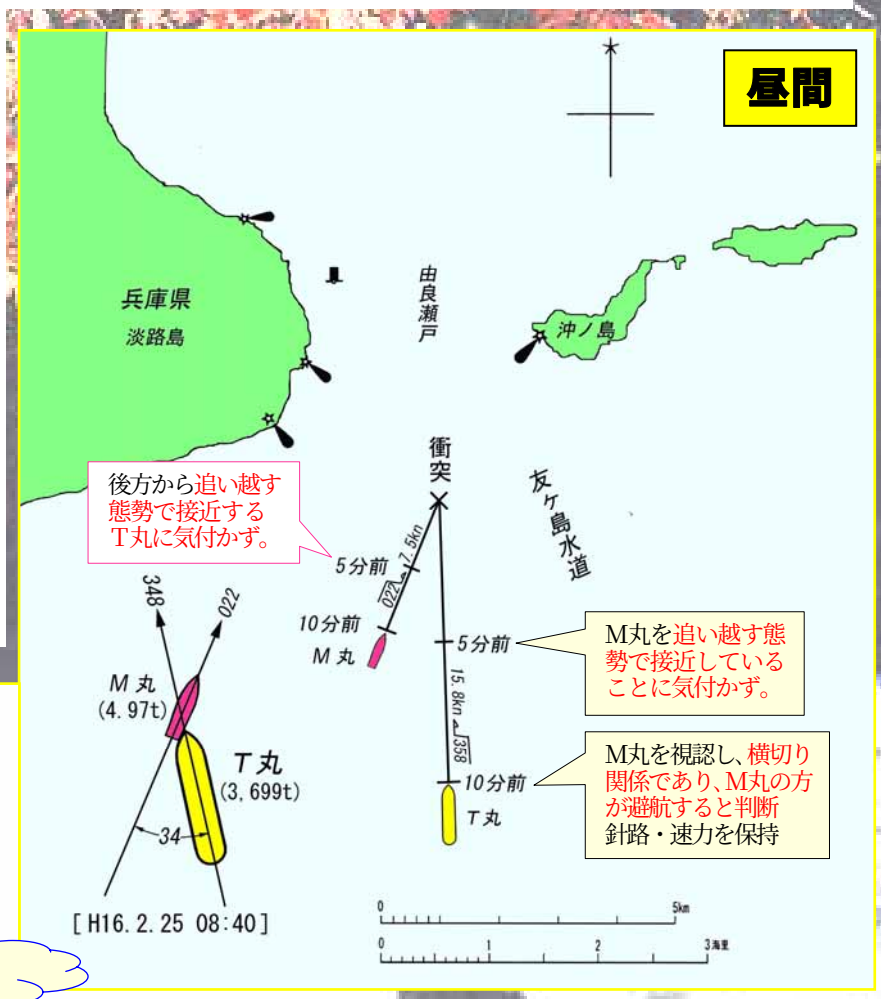
Ｔ丸は、甲板手(海技免許受有)が単独の船橋当直に就き、全速力前進で自動操舵により友ケ島水道を北上した。衝突の 10 分前、Ｔ丸は、左舷船首 1.6 海里にＭ丸を視認したが、一見しただけでＭ丸とは横切り関係であり、Ｍ丸が自船を避けてくれると思い、その後は、Ｍ丸の動静監視を行わず、針路及び速力を保持して進行した。

5 分前、**Ｔ丸は、Ｍ丸を追い越す態勢で接近していることに気付かず、**Ｍ丸の進路を避けずに続航した。30 秒前、Ｔ丸は、左舷船首至近に迫ったＭ丸に衝突の危険を感じ、左舵一杯としたが衝突した。

Ｍ丸は、小型機船底びき網漁業に従事中、2 回目の揚網を終えて漁場を移動するため、船長が操船し、半速力前進で手動操舵により友ケ島水道を北上した。

Ｍ丸は、投網地点に向けることに専念していたため、**後方から追い越す態勢で接近するＴ丸に気付かないまま進行した。**

こうして、Ｍ丸は、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作もとらずに続航し、衝突直前にＴ丸に気付いたが、どうすることもできずに衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1707/16kb118yaku.htm

当直者が携帯電話でメールのやりとりに夢中になって乗り揚げた事例

油送船Ｓ丸乗揚　　（ 門司地方海難審判庁 平成 17 年 7 月 8 日言渡 ）

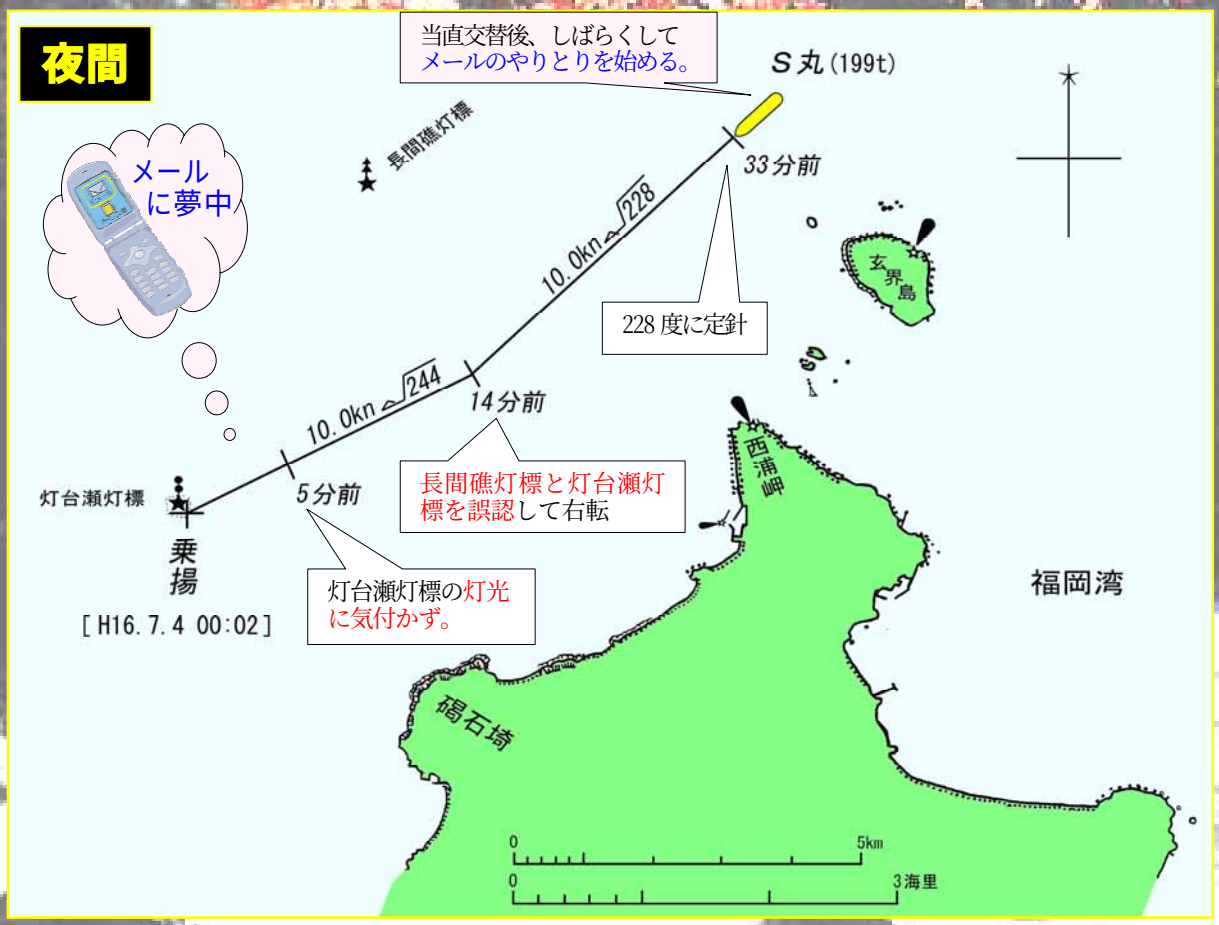
Ｓ丸 ： 油送船　199 トン　乗組員 4 人　Ａ重油 521kl　山口県岩国港 → 熊本県八代港
発生日時場所 ： 平成 16 年 7 月 4 日 00 時 02 分　玄界灘の灯台瀬
気象海象　　： 晴　南東風　風力 2　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

Ｓ丸は、機関員(海技免許《航海》受有)が単独船橋当直に就き、自動操舵で福岡湾口沖を西行した。しばらくして、当直者は、**携帯電話で家族とメールのやりとりを始め、**時々顔を上げて前方の見張りを行い、自動操舵のまま針路設定つまみを操作して操業中のいか釣り漁船を避航しながら進行した。

乗揚の 14 分前、当直者は、長間礁灯標の南南東方で漁船を右舷側に替したとき、右舷正横付近に**長間礁灯標の灯光を視認し、これを灯台瀬灯標の灯光と見間違えたため、灯台瀬灯標を通過したものと勘違いした。**そして、レーダーで佐賀県可部島の映像を確認して、同島に向く 244 度の針路に転じ、再びメールのやりとりを続けた。

こうして、当直者がメールのやりとりに夢中になって見張りを行わずに続航中、他の乗組員が、船首方向に灯光が見えていることに気付いて昇橋したが、どうすることもできず、そのまま灯台瀬灯標の至近に乗り揚げた。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/moji/mj1707/16mj099yaku.htm

関門航路において、特定航法や航路事情をよく知らない外国船が、油送船を追い越す態勢となり、最狭部の門司埼沖において衝突した事例

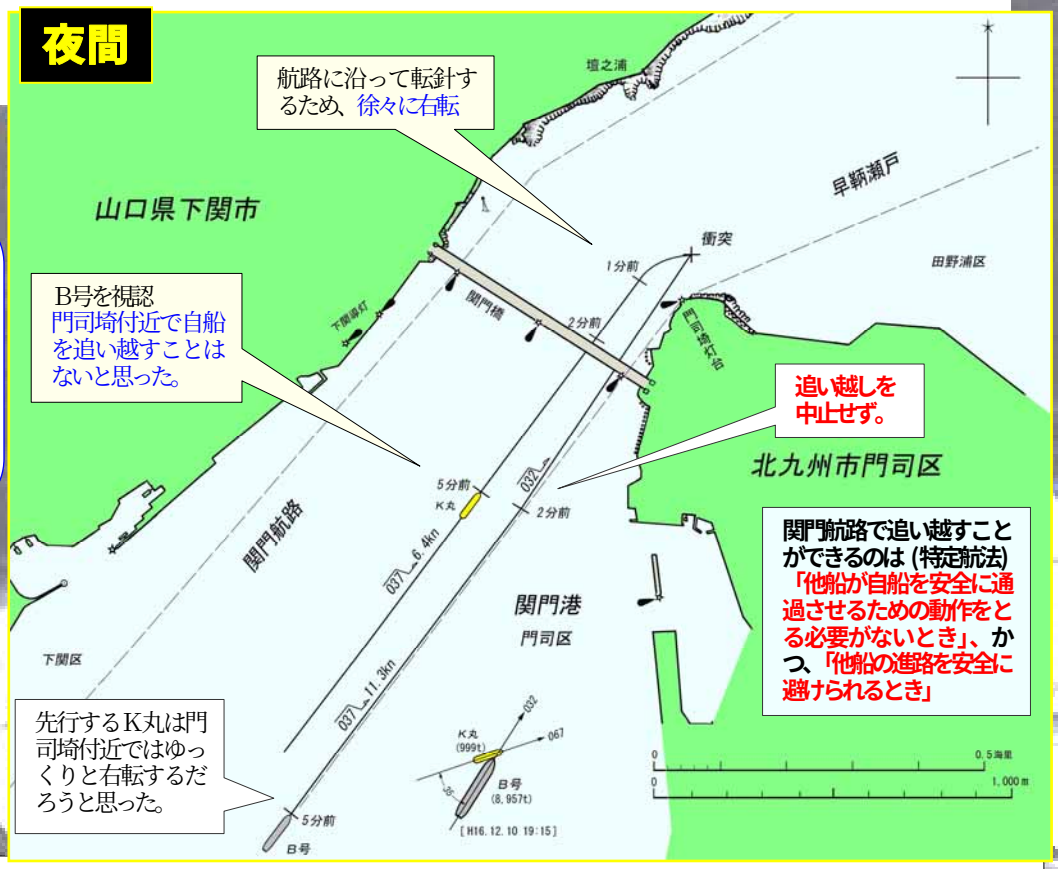
油送船Ｋ丸・貨物船Ｂ号衝突　　（ 高等海難審判庁 平成 18 年 4 月 26 日言渡 ）

Ｋ丸 ： 油送船　 999 トン　乗組員 8 人　空倉　博多港 → 大分港
Ｂ号 ： 貨物船(マレーシア籍)　8,957 トン　乗組員 26 人　船長の関門海峡通過経験 3 回
コンテナ 312 個　中国大連港 → 関門港部埼検疫錨地　(水先人なし)
発生日時場所 ： 平成 16 年 12 月 10 日 19 時 15 分　関門港関門航路の門司埼沖
気象海象　　： 晴　北西風　風力 2　視界良好　ほぼ高潮時　西流約 3.6 ノット

事実の概要

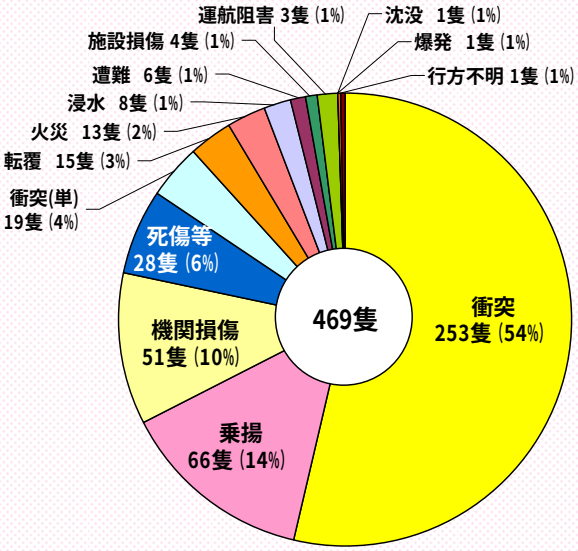
Ｋ丸は、船長が操船を指揮し、西流に抗して 6～7 ノットの速力で手動操舵により関門航路の右側を東行した。衝突の 5 分前、船長は、レーダーで右舷後方 1,050m に接近したＢ号を認めたが、**航路が狭くて屈曲し、潮流が速い関門橋付近で追い越すことはないものと思い、**その後はＢ号の動静監視を行わずに続航した。2 分前、Ｋ丸は、関門橋下を通過したが、Ｂ号の接近に気付かず、警告信号を行わずに進行した。１分前、Ｋ丸は、門司埼灯台に並航して右転を始め、衝突直前にＢ号に気付いたが、どうすることもできずに衝突した。

Ｂ号は、船長が操船を指揮し、西流に抗して 10～12 ノットの速力で手動操舵により関門航路の右側を東行した。Ｂ号は、関門航路での追越し航法や門司埼付近の航路事情をよく知らなかった。5 分前、Ｂ号は、**先行するＫ丸に門司埼付近で接近しても、ゆっくりと右転するので追い越すことができるものと思い、追越しを中止せずに進行した。**2 分前、Ｂ号は、Ｋ丸に 540m まで接近したとき、門司埼から離すために針路を 5 度左に転じ、追越し信号を行わずに更に接近した。こうして、Ｂ号は、関門橋下を通過後、30 秒前に右舵 10 度をとったが、右舷前方から潮流を受けて舵効が現れず、間もなく衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/tokyou/tk18/17025yaku.htm

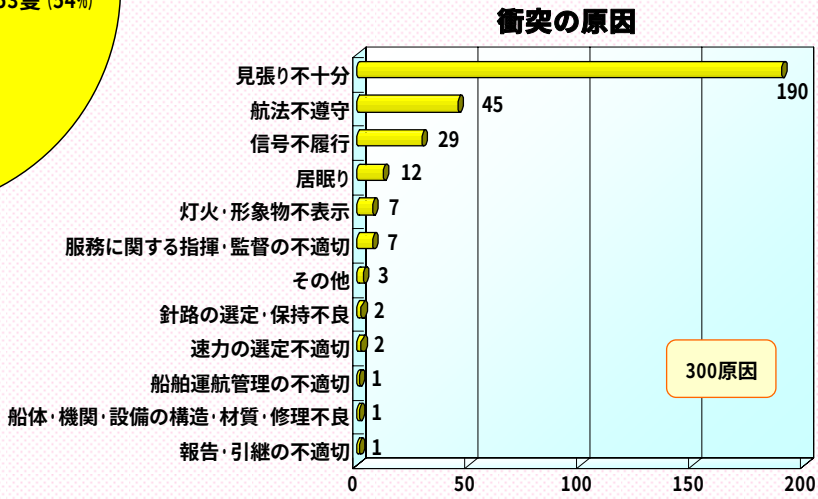
4　漁船



漁船は、397 件 469 隻で、死亡・行方不明者は 36 人となっています。海難種類では、衝突が 253 隻(54%)で最も多く、次いで乗揚が 66 隻(14%)、機関損傷が 51 隻(10%)などとなっています。また、前年に比べて衝突が 21 隻減少していますが、乗揚と機関損傷がそれぞれ 6 隻増加しています。

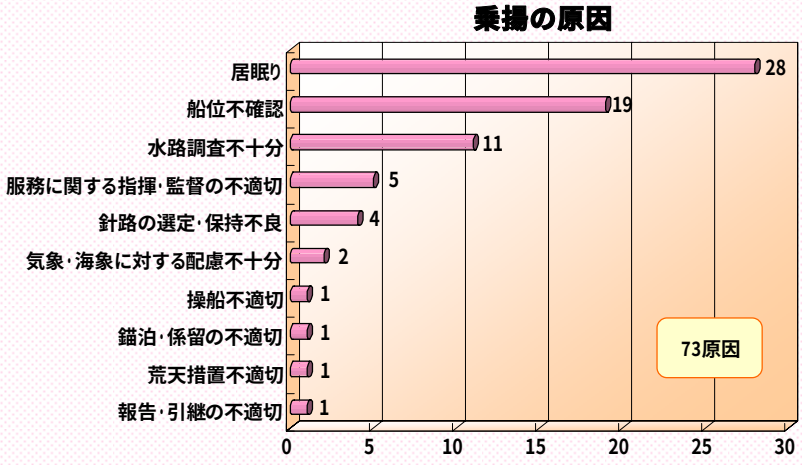
(1) 衝突

衝突の 253 隻では、「見張り不十分」が 190 原因で圧倒的に多く、原因数の 6 割を占め、次いで「航法不遵守」が 45 原因、「信号不履行」が 29 原因などとなっています。



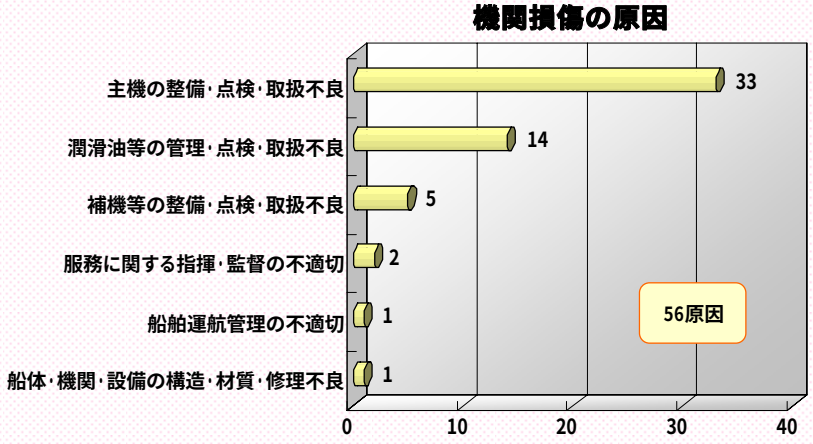
(2) 乗揚

乗揚の 66 隻では、「居眠り」が 28 原因で最も多く、次いで「船位不確認」が 19 原因、「水路調査不十分」が 11 原因などとなっています。



(3) 機関損傷

機関損傷の 51 隻では、「主機の整備・点検・取扱不良」が 33 原因で最も多く、次いで「潤滑油等の管理・点検・取扱不良」が 14 原因などとなっています。



当直者が居眠りしていた貨物船と、船橋当直に不慣れな乗組員を見張りに就けて、当直者が居眠りしていた漁船とが衝突した事例

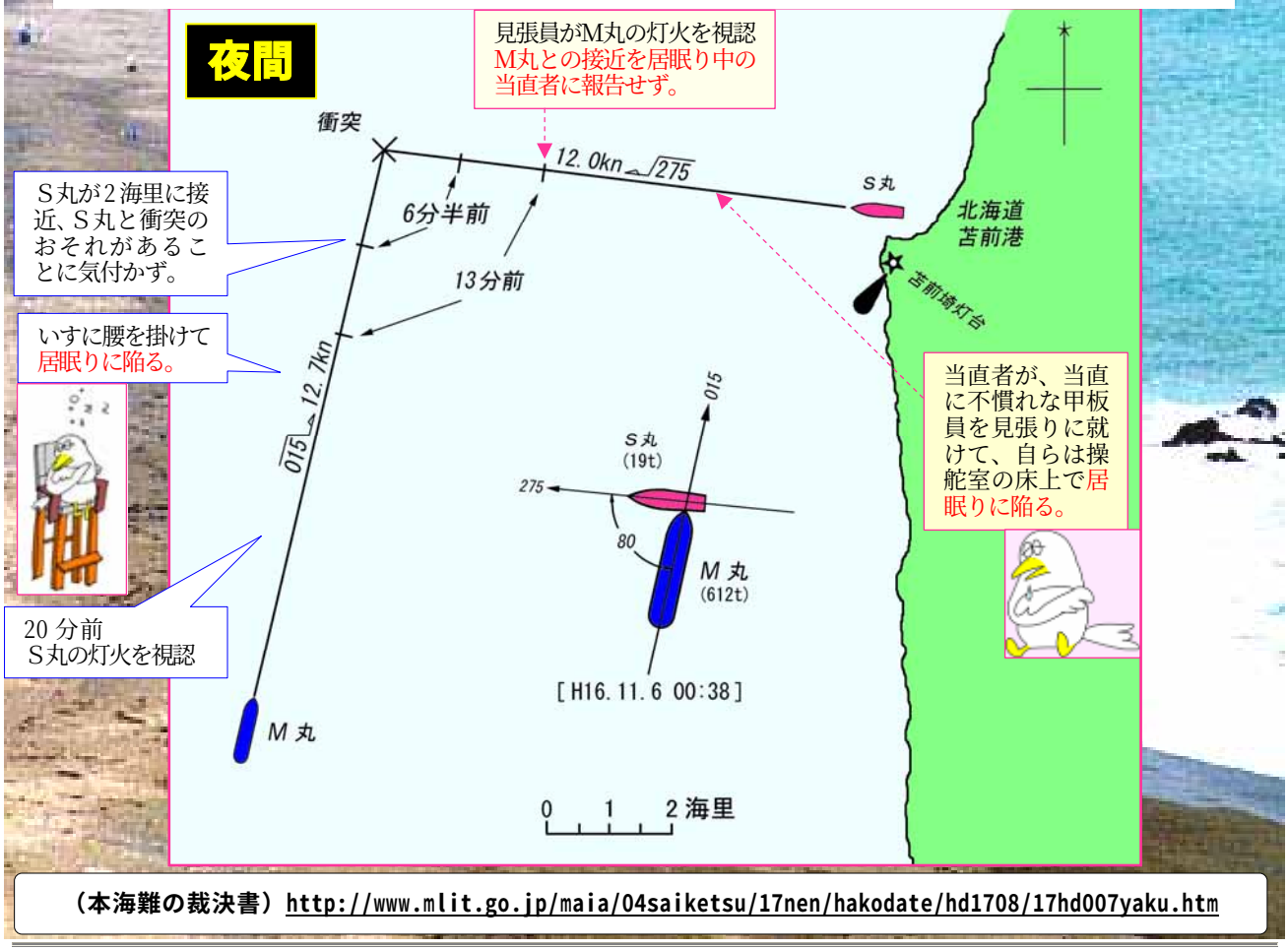
貨物船Ｍ丸・漁船Ｓ丸衝突　（ 函館地方海難審判庁 平成 17 年 8 月 18 日言渡 ）

Ｍ丸 ： 貨物船　612 トン　乗組員 5 人　空船　石狩湾港 → 天塩港
Ｓ丸 ： 漁船　19 トン　乗組員 8 人　苫前港 → 苫前港西方沖合の漁場
発生日時場所 ： 平成 16 年 11 月 6 日 00 時 38 分　北海道苫前港沖合
気象海象　　： 晴　南東風　風力 2　視界良好　高潮時

事実の概要

Ｍ丸は、二等航海士が単独 3 時間交替の船橋当直に就き、いすに腰を掛けて自動操舵で北上した。衝突の 20 分前、二等航海士は、Ｓ丸の白、紅 2 灯を認めたが、速力の遅い漁船なので、自船の船尾を通過すると思い、いすに腰を掛けたまま当直を続けるうち、居眠りに陥った。6 分半前、Ｓ丸が右舷船首 2.0 海里となり、前路を左方に横切り、衝突のおそれのある態勢で接近したが、二等航海士が**居眠りしていてこれに気付かず、**Ｓ丸の進路を避けないまま進行して衝突した。

Ｓ丸は、苫前港を出港して漁場に向かい、Ａ甲板員(海技免許なし)が、3 時間交替の単独船橋当直に就いて自動操舵で西行した。Ａ甲板員は、周囲に他船がいなかったことなどから、早く船橋当直に慣れようと昇橋していたＢ甲板員(海技免許なし)を見張りに就け、自らは操舵室の床に腰を下ろして居眠りを始めた。衝突の 13 分前、Ｂ甲板員は、左舷船首方にＭ丸の灯火を視認したが、**左舷側から接近する他船は避ける必要がないと教えられていたので、居眠りしていたＡ甲板員に報告せず、**Ｍ丸にも注意を払わずに進行して衝突した。**Ｓ丸は沈没、船長ほか 3 人が死亡・行方不明となった。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hakodate/hd1708/17hd007yaku.htm

狭い水道の右側端を航行する漁船と、左転して左側端に向けたモーターボートとが衝突した事例

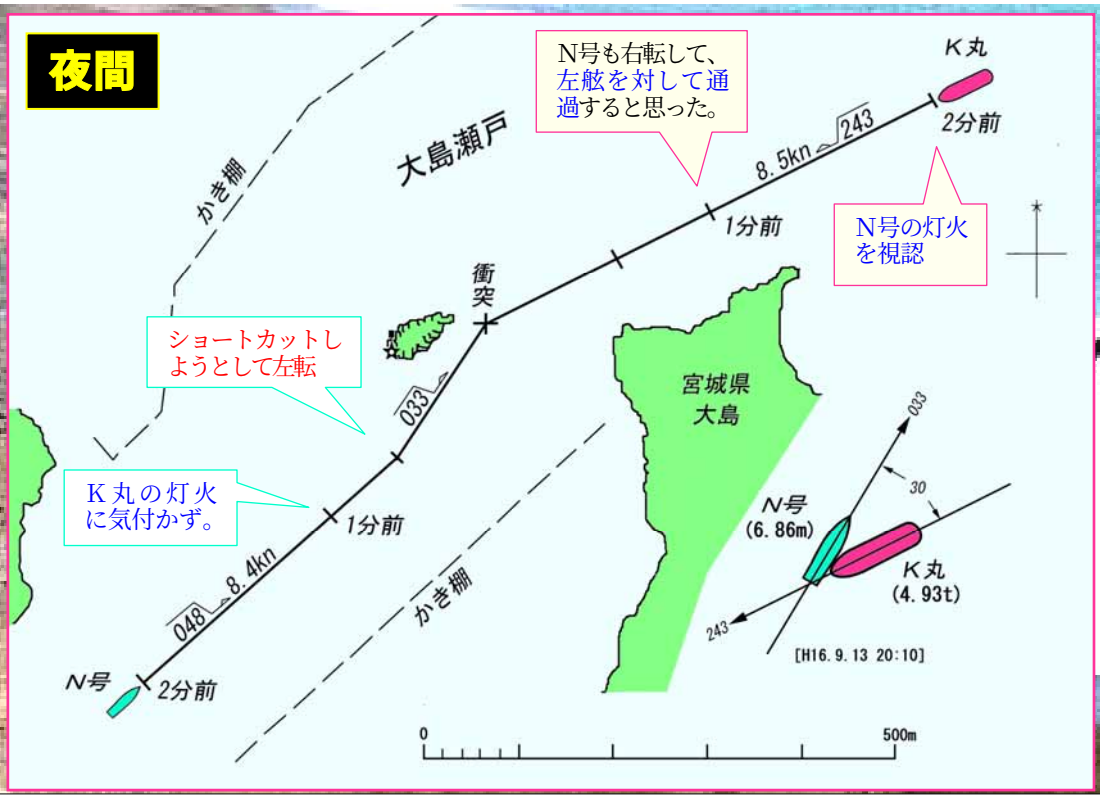
漁船Ｋ丸・モーターボートＮ号衝突　（仙台地方海難審判庁 平成17年10月27日言渡）

Ｋ丸　：　漁船　4.93トン　乗組員３人　漁場 → 宮城県気仙沼漁港（帰航中）
Ｎ号　：　モーターボート　6.86メートル　乗組員１人 同乗者１人
釣場 → 宮城県舞根漁港(帰航中)
発生日時場所　：　平成16年9月13日20時10分　宮城県気仙沼湾
気象海象　　：　晴　無風　視界良好　下げ潮末期

事実の概要

Ｋ丸は、真だらはえ縄漁を操業した後、気仙沼漁港に向けて帰途に就いた。Ｋ丸は、船長が操船して気仙沼湾内の大島瀬戸に至り、衝突の２分前、大島北端と番所根の岩場との間の可航幅約100mの狭い水道の右側端に寄って航行するため、番所根灯標の灯光を右舷船首に見て進行していたとき、左舷船首約1,000mにＮ丸の白、緑２灯を視認した。Ｋ丸は、番所根寄りを西行中、衝突の約30秒前、Ｎ丸が約300mとなったとき、**同船が左転して衝突のおそれを生じさせたが、このことに気付かずに続航して衝突した。**

Ｎ号は、釣りを行った後、舞根漁港に向けて帰途に就いた。Ｎ丸は、船長が操船して番所根に差し掛かったとき、右舷船首にＫ丸の白、紅２灯を視認できる状況であったが、前方の見張りを行っていなかったので、これに気付かずに狭い水道の中央を進行した。Ｎ丸は、衝突の約30秒前、**少しでもショートカットしようとして、左舷前方を十分に確認せずに左転したところ、Ｎ丸に対して衝突のおそれを生じさせ、**そのことに気付かないまま衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/sendai/sd1710/17sd019yaku.htm

当直者が居眠りしていた貨物船と，汽笛が故障していた漁ろう中の漁船とが衝突した事例

貨物船Ｓ丸・漁船Ｋ丸衝突　（ 広島地方海難審判庁 平成 17 年 7 月 12 日言渡 ）

Ｓ丸 ： 貨物船　498 トン　乗組員 5 人　建設資材 500 トン
千葉県木更津港 → 佐賀県伊万里湾
Ｋ丸 ： 漁船　4.0 トン　乗組員 2 人　愛媛県友浦漁港 → 漁場（操業中）
発生日時場所 ： 平成 15 年 12 月 22 日 22 時 43 分　瀬戸内海燧灘西部
気象海象　　： 晴　西南西風　風力 1　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

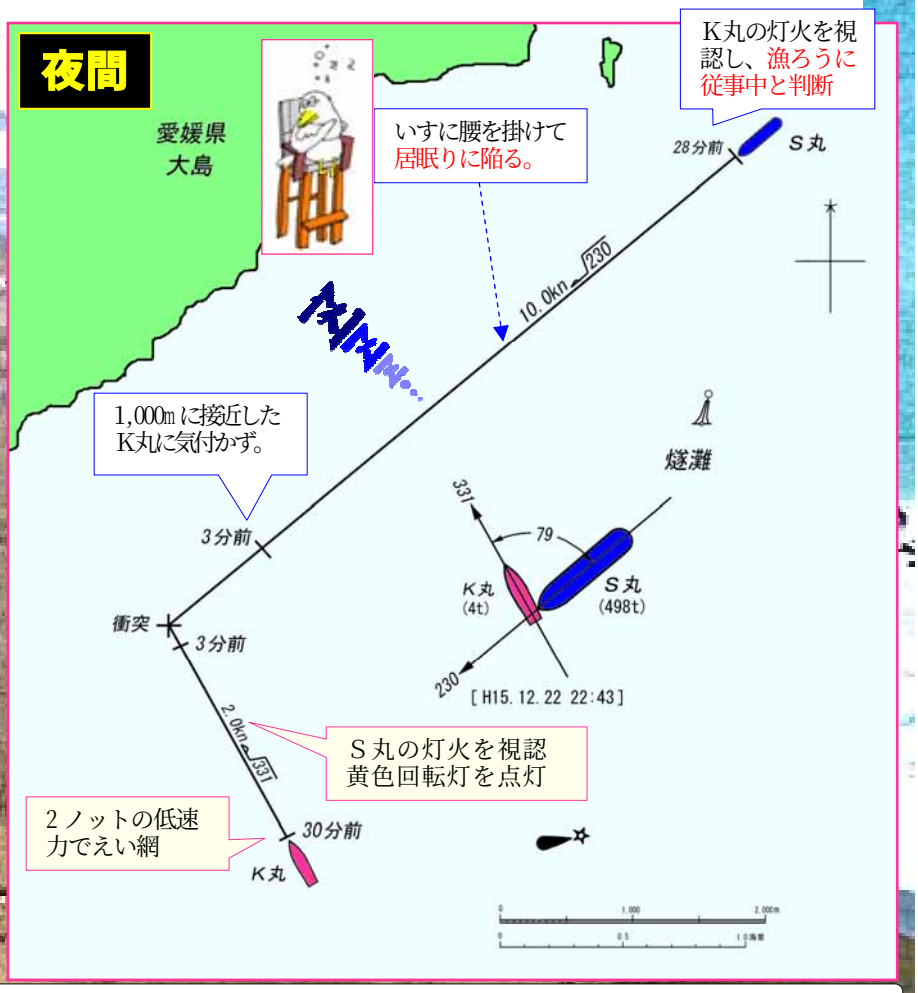
Ｓ丸は、18 時 00 分に船長(入直前に風邪薬を服用)が船橋当直に就き、瀬戸内海を西行して備後灘に至り、来島海峡東口に向けて自動操舵で進行した。

22 時 15 分(衝突の 28 分前)、船長は、船首方向にＫ丸の灯火を視認し、**操業中の漁船であると判断した。**18 分前、船長は、入直後 4 時間ずっと立ったまま当直に当たっていたことから疲れを感じるようになり、背もたれ付きのいすに腰を掛けたところ、間もなく居眠りに陥った。3 分前、Ｓ丸は、操業中のＫ丸に 1,000m まで接近したが、**居眠りしていてこのことに気付かず、Ｋ丸の進路を避けずに進行して衝突した。**

Ｋ丸は、燧灘の漁場で船長が操船して小型機船底びき網漁業を操業し、緑・白 2 灯と両舷灯・船尾灯を表示したほか作業灯を点け、船尾から約 300m のひき索を出して 2 ノットの速力でえい網した。

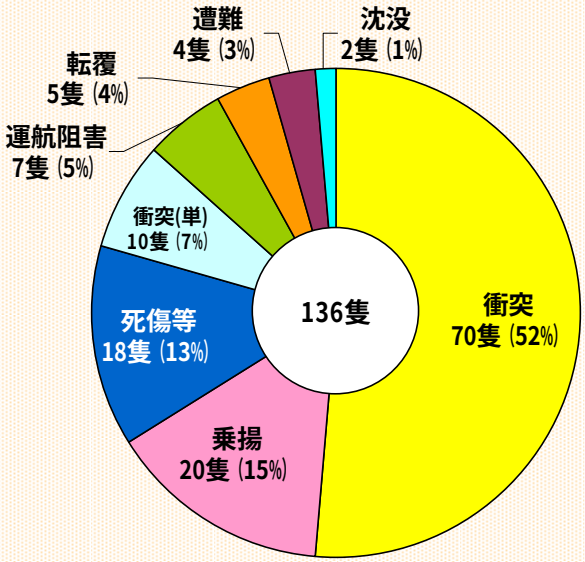
10 分前、船長は、右舷正横付近 1.8 海里にＳ丸の灯火を視認し、念のため黄色回転灯を点灯した。

その後、Ｓ丸が避航しないまま接近し、衝突直前に**汽笛を鳴らそうとしたが、故障していて鳴らすことができず、**そのまま衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1707/16hs082yaku.htm

5　プレジャーボート

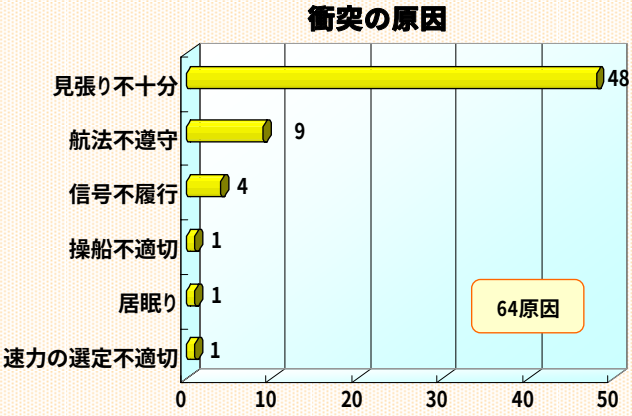


プレジャーボートは、124 件 136 隻で、死亡・行方不明者は 21 人となっています。

海難種類では、衝突が 70 隻(52%)で最も多く、次いで乗揚が 20 隻(15%)、死傷等が 18 隻(13%)、衝突(単)が 10 隻(7%)などとなっています。また、前年と比べ、プレジャーボート全体では 11 隻の減少で、衝突が 19 隻減少したものの、乗揚が 9 隻、死傷等が 8 隻それぞれ増加しています。

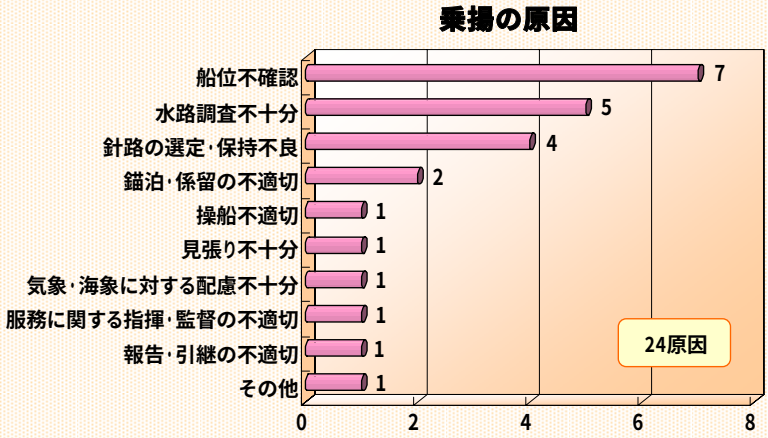
(1) 衝突

衝突の 70 隻では、「見張り不十分」が 48 原因で圧倒的に多く、次いで「航法不遵守」が 9 原因、「信号不履行」が 4 原因などとなっています。



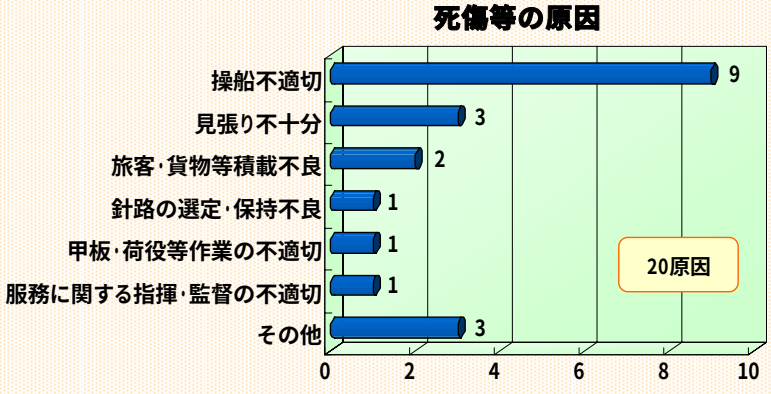
(2) 乗揚

乗揚の 20 隻では、「船位不確認」が 7 原因と最も多く、次いで「水路調査不十分」が 5 原因、「針路の選定・保持不良」が 4 原因などとなっています。



(3) 死傷等

死傷等の 18 隻では、「操船不適切」が 9 原因と最も多く、次いで「見張り不十分」が 3 原因などとなっています。



「死傷等」とは、船舶の運航に関連して、人のみが死亡・行方不明・負傷した場合で、衝突や乗揚などに伴う場合を除く。

操縦経験のない同乗者に夜間航海を任せて航行中、防波堤に衝突した事例

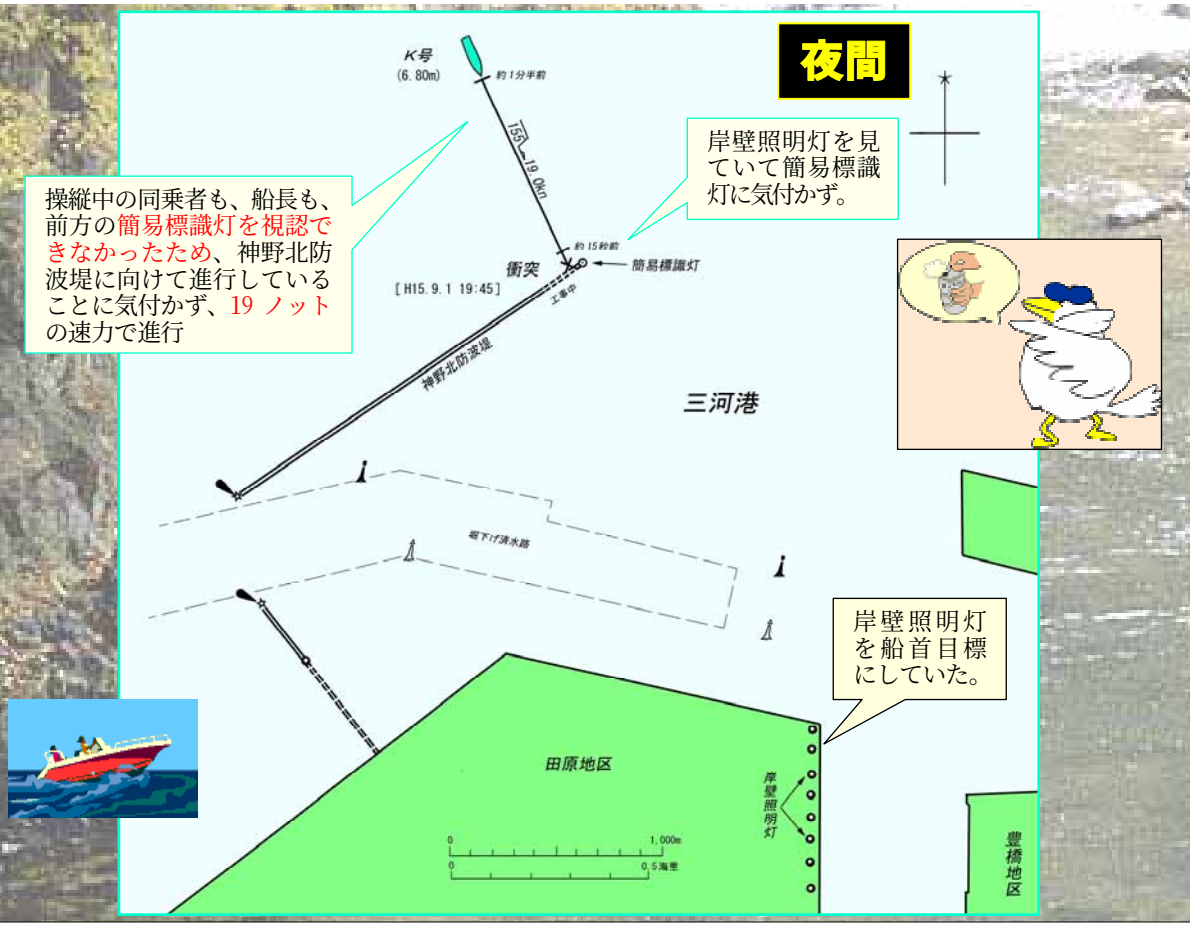
モーターボートＫ号防波堤衝突　（横浜地方海難審判庁 平成 17 年 8 月 30 日言渡）

Ｋ号：モーターボート 全長 6.80 メートル　乗組員 1 人　同乗者 2 人（全員ライフジャケット未着用）釣り場 → 愛知県三河港内の定係地（帰航中）
発生日時場所：平成 15 年 9 月 1 日 19 時 45 分　愛知県三河港神野北防波堤
気象海象　　：晴　無風　視界良好 上げ潮末期

事実の概要

Ｋ号は、14 時ごろから沖合で錨泊して釣りを始め、各自がそれぞれ **350ml 缶ビールなどを 4～5 本飲み、**日没まで釣りを続けた。船長は、明るいうちに帰航する予定だったので、**度が付いたサングラスしか持参しておらず、夜間航海に不安を感じたので、同乗者(操縦免許受有)に操縦を委ねる**ことにした。しかし､船長は、操縦経験などを確かめることなく、操縦方法を簡単に教え、岸壁の照明灯群を目標に航行するようにと指示しただけで操縦を委ね、自らは操縦席の右側で見張りに当たった。

同乗者は、モーターボートの操縦経験がなく、夜間航海で港内の状況もよく分からなかったが、Ｋ号を操縦してみたい一心から操縦を引き受け、船長の指示どおり岸壁の照明灯群を目標にして 19.0 ノットの速力で港内に向かった。こうして、Ｋ号は、照明灯群を船首目標として進行中、**操縦中の同乗者が簡易標識灯を見落としたため**、前方に防波堤があることに気付かず、高速力のまま防波堤に衝突し、**ライフジャケット未着用の他の同乗者が、海中に転落して溺死した。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/yokohama/yh1708/16yh098yaku.htm

水上オートバイが縦列で遊走中、先行艇が横転し、後続艇がその落水者に接触した事例

水上オートバイＢ号・同Ｄ号乗組員負傷　（横浜地方海難審判庁 平成17年9月9日言渡 ）

Ｂ号 ： 水上オートバイ　2.70 メートル　乗組員１人　海水浴場沖で遊走中
Ｄ号 ： 水上オートバイ　2.45 メートル　乗組員１人　海水浴場沖で遊走中
発生日時場所 ： 平成 16 年 6 月 12 日 15 時 50 分　愛知県幡豆郡吉良町宮崎海水浴場沖
気象海象　　： 晴　南西風　風力３　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

Ｂ号とＤ号は、それぞれ後部座席に１人を乗せ、**全員ライフジャケットを着用**して海水浴場を発し、沖合で遊走を楽しんでいたところ、次第に波が高くなってきたので、海水浴場に引き返すことにした。

Ｂ号とＤ号は、30km/h の速力で並走していたが、しばらくして、Ｄ号がＢ号の前方約 5m を先行するようになった。やがてＤ号は、左舷船首からの波を受けて左右に振られたり、ジャンプしたりするようになったが、**後続するＢ号は、Ｄ号との前後間隔を十分にとることなく、**約 5m の間隔のままＤ号の後方を追走した。

こうして、両艇が縦列で航走中、先行するＤ号が波を受けて横転し、２人が海面に投げ出されたが、**後続のＢ号は、落水者を避けることができず、１人に接触して負傷させた。**

（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/yokohama/yh1709/17yh050yaku.htm

モーターボートの操縦者が居眠りして右舵がとられた状態となり、右に回頭しながら押船列に衝突した事例

押船Ｓ丸被押土運船・モーターボートＹ号衝突　（神戸地方海難審判庁 平成17年5月31日言渡）

Ｓ丸：押船　235トン　乗組員6人　空船　大阪府岬町の桟橋 → 尼崎西宮芦屋港
Ｍ丸：被押土運船　3,630トン　山土6,000トン積載
Ｙ号：モーターボート　12トン　乗組員1人　釣り場 → 神戸港のマリーナ（帰航中）
発生日時場所：平成16年9月4日10時33分　大阪湾南部友ケ島北東方沖合
気象海象　　：晴　東北東風　風力2　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

Ｓ丸押船列は、船長が操船し、7.5ノットの速力で手動操舵により進行していた。

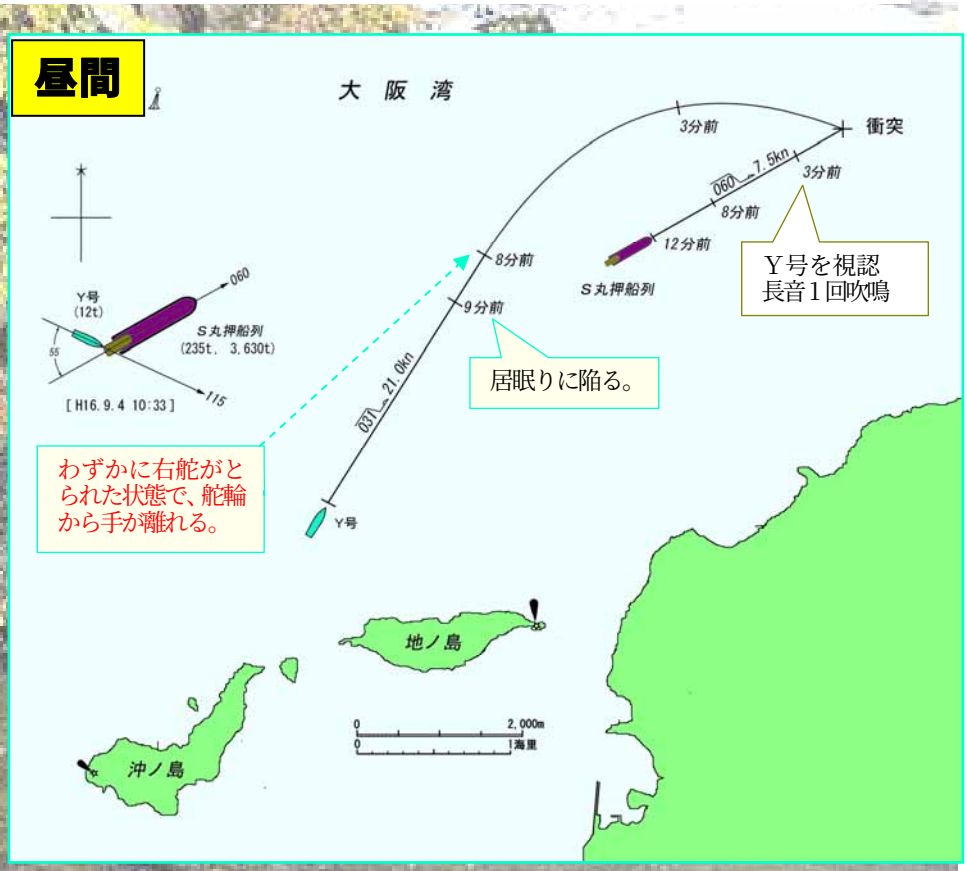
衝突の3分前、船長は、左舷後方1,450mにＹ号を視認し、追い越す態勢で接近していたので、汽笛で長音1回を吹鳴して注意を喚起し、Ｙ号の動静を監視した。

船長は、Ｙ号がその後も接近を続けたので、約30秒前に再び長音1回を吹鳴して注意を喚起し、左舵一杯としたが、そのまま衝突した。

Ｙ号は、05時ごろマリーナを発し、友ケ島水道付近の釣り場に向かい、06時30分ごろ釣り場に到着して漂泊した。船長は、朝食をとり、**350ml の缶ビール 4 本を飲んで**釣りを行い、10時ごろ釣りを止めて帰途に就いた。船長は、操縦席で腰を掛けて手動操舵に当たり、21.0ノットの速力で進行中、眠気を催すようになったが、**いすに腰を掛けたまま操船を続けたため、いつしか居眠りに陥った。**

衝突の8分前、**船長の手が舵輪から離れ、舵輪がわずかに右に回った状態となっていたため、Ｙ号が徐々に右に回頭し始めた。**

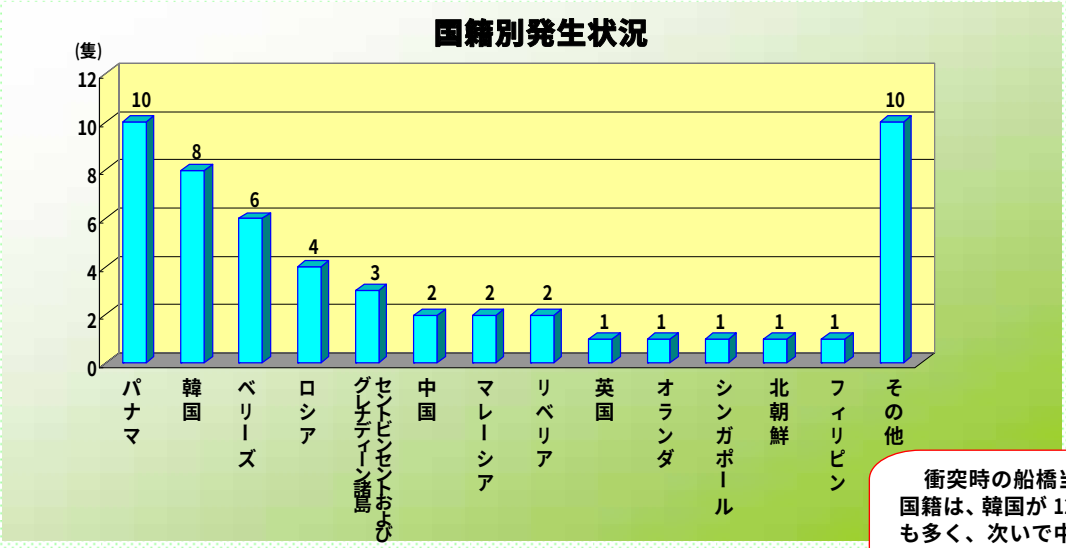
こうして、船長は、その後も居眠りを続け、Ｓ丸押船列の汽笛にも気付かず、21.0ノットの速力のまま右回頭しながら進行中、押船列に衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1705/16kb127yaku.htm

6　外国船

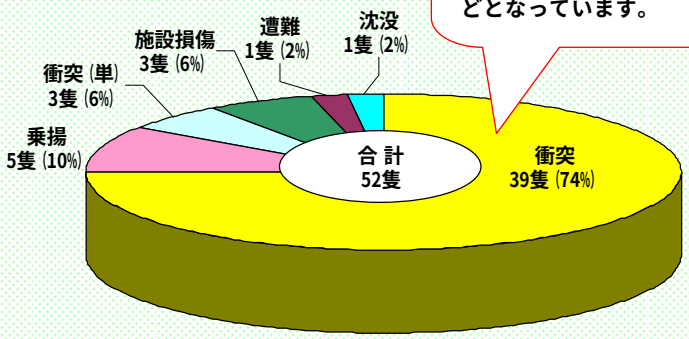
外国船は、49 件 52 隻で、死亡・行方不明者は 11 人となっています。国籍別では、パナマ籍が 10 隻(19%)で最も多く、次いで韓国籍が 8 隻(15%)となっており、この 2 か国は前年と同じ順位となっています。海難種類別では、衝突が 39 隻(74%)で最も多く、次いで乗揚が 5 隻(10%)などとなっています。



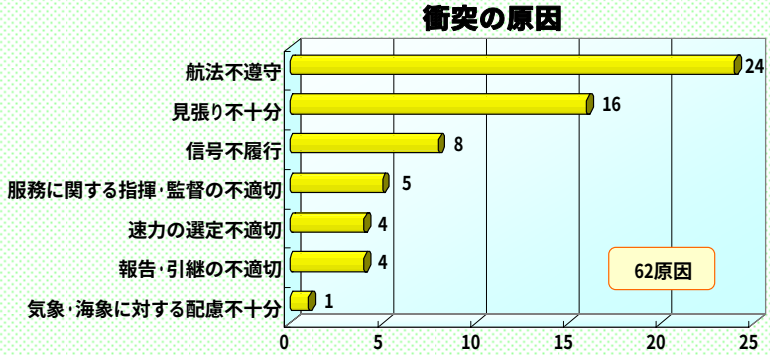
衝突時の船橋当直者の国籍は、韓国が 12 人と最も多く、次いで中国が 10 人、フィリピンが 4 人などとなっています。

(1) 衝突

衝突の 39 隻では、「航法不遵守」が 24 原因で最も多く、次いで「見張り不十分」が 16 原因、「信号不履行」が 8 原因となっており、海上交通ルールを十分に理解していない外国船が多いことがうかがえます。

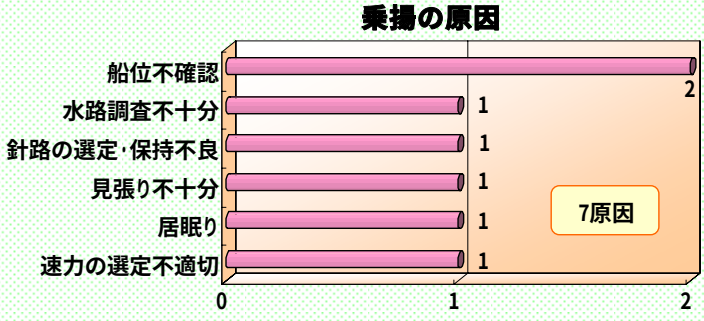


衝突の海難原因全体に占める「航法不遵守」の割合を比較すると、日本船では 16%ですが、外国船は 39%と高い割合を示しています。



(2) 乗揚

乗揚の 5 隻では、「船位不確認」が 2 原因と最も多く、次いで「水路調査不十分」、「針路の選定・保持不良」、「見張り不十分」などが各 1 原因となっています。



荒天下、港外で錨泊中の外国船が走錨し、揚錨して航走を開始したものの、速力が十分に上がらず、圧流されて防波堤に衝突した事例

貨物船Ｍ号防波堤衝突　（ 函館地方海難審判庁 平成 17 年 8 月 30 日言渡 ）

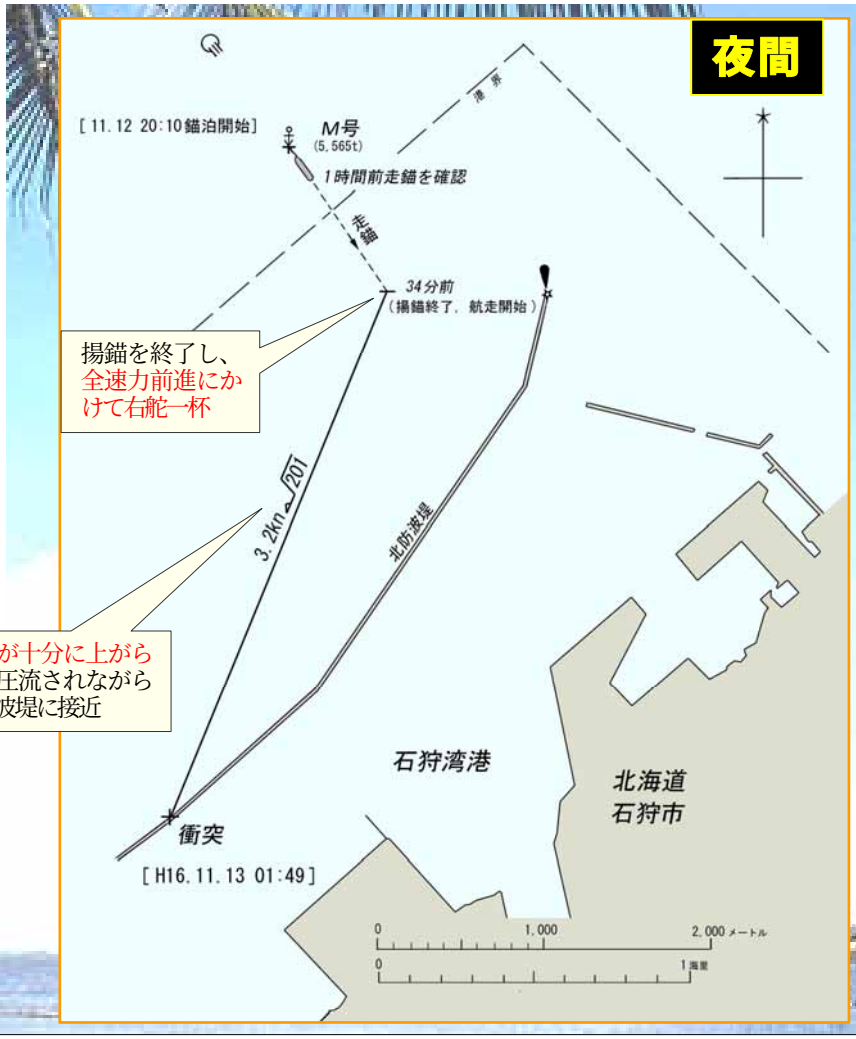
Ｍ号 ： 貨物船（韓国籍） 5,565 トン　乗組員 16 人　空船
福井県敦賀港 → 北海道石狩湾港（錨泊中）
発生日時場所 ： 平成 16 年 11 月 13 日 01 時 49 分　石狩湾港
気象海象　　： 雨　北西風　風力 8　強風・波浪・雷注意報発表中　波高約 3 メートル

事実の概要

Ｍ号は、積荷役待ちのため、石狩湾港外の水深約 22m 及び底質砂の地点で右錨と錨鎖 6 節を使用して単錨泊した。船長は、気象情報を入手しており、注意報が発表されていることを知っていたが、守錨当直者に対しては特に指示しなかった。やがて、**沖合から 20m/s の北西風が吹くようになり、波高も約 3m に達したが、当直者は、船長に報告せず、レーダーによる走錨監視を十分に行っていなかったので、走錨に気付くのが遅れた。**しばらくして、当直者が、走錨に気付いて船長に報告し、直ちに揚錨準備に取り掛かり、Ｍ号は、走錨を探知してから 15 分後に揚錨を開始したが、錨鎖が緊張して巻き揚げに困難を極め、揚錨開始から 25 分後にようやく完了した。

Ｍ号は、直ちに、機関を全速力前進にかけて右舵一杯としたが、速力が十分に上がらないまま、**北西風を右舷正横に受けて防波堤側に圧流された。**

こうして、Ｍ号は、防波堤の消波ブロックに衝突して沈没し、**船長ほか 6 人が死亡した。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hakodate/hd1708/17hd017yaku.htm

北流時の来島海峡航路において、四国側に寄らずに東行して西水道に向かう外国船と、中水道を通過して西行する貨物船とが衝突した事例

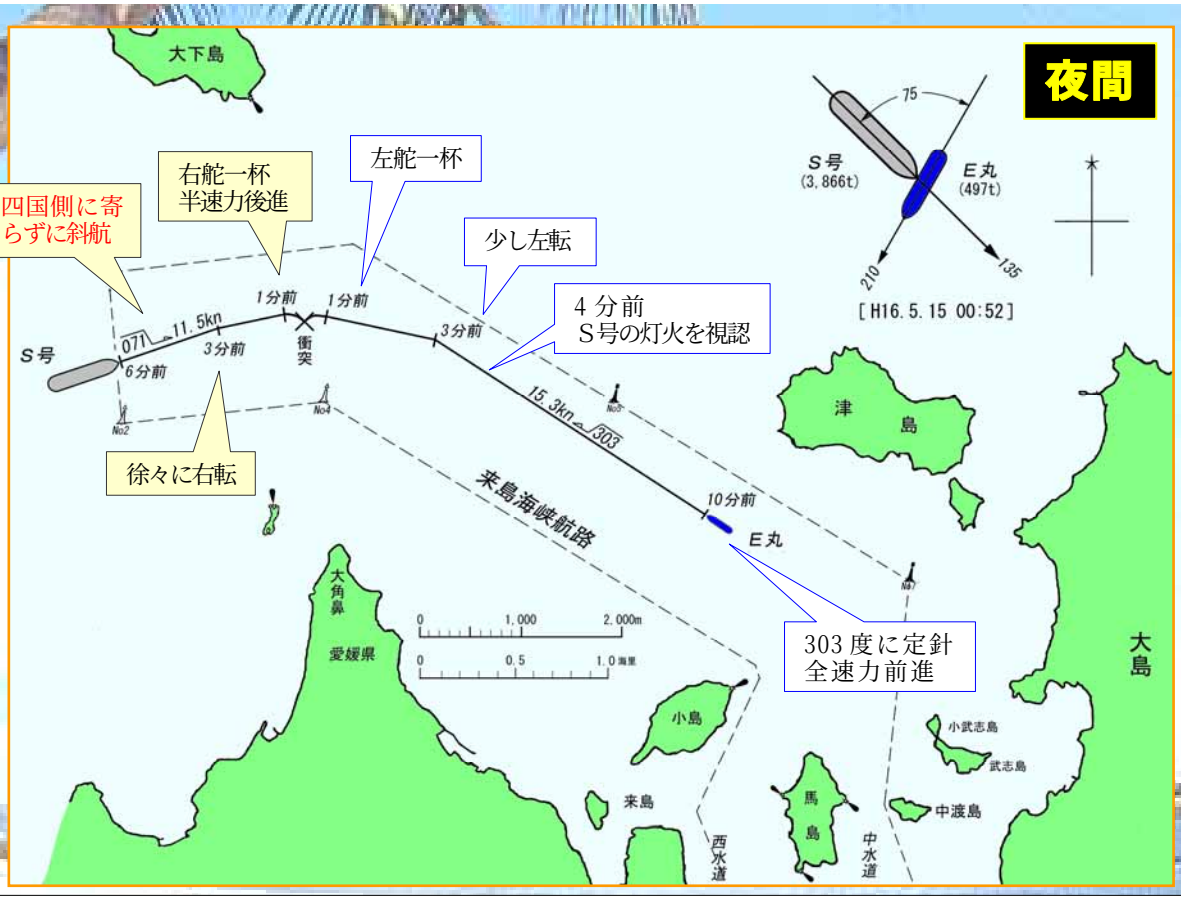
貨物船Ｅ丸・貨物船Ｓ号衝突　（ 広島地方海難審判庁 平成17年10月19日言渡 ）

Ｅ丸　：　貨物船　497トン　乗組員４人　空船　尼崎西宮芦屋港　→　大分港
Ｓ号　：　ｹﾐｶﾙﾀﾝｶｰ（パナマ籍）　3,866トン　乗組員18人　液体化学製品2,670トン
大分港　→　神戸港
発生日時場所　：　平成16年5月15日00時52分　来島海峡航路
気象海象　　：　晴　無風　視界良好　衝突地点では西流約３ノット

事実の概要

Ｅ丸は、船長が操船して来島海峡航路東口に入り、**北流時の中水道を通過した後、大下島寄りを航路に沿って**手動操舵で西行した。衝突の４分前、船長は、左舷船首1.5海里にＳ号のマスト灯と右舷灯を認めたことから、左転すれば右舷を対して無難に通過できると思い、３分前に1.1海里に接近したとき、航路屈曲部の手前で少し左舵をとって左転を開始した。こうして、１分前、Ｓ号の両舷灯を認めるようになって左舵一杯としたが衝突した。

Ｓ号は、船長が操船を指揮し、衝突の６分前に来島海峡航路西口に入り、**航路の四国側に寄らなければならないのに、航路を斜航しながら大下島寄りを**手動操舵で**西水道に向け進行した。**船長は、Ｅ丸のマスト灯と左舷灯を認めたので、３分前に徐々に右転を開始した。こうして、１分前、Ｅ丸の両舷灯を認めて同船の左転に気付き、右舵一杯、機関後進としたが衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1710/16hs121yaku.htm

関門航路及び関門第２航路を西行中の外国船と漁船とが、追越し関係となり、関門第２航路から港外に出たところで衝突した事例

漁船Ｓ丸･貨物船Ｓ号衝突　（ 広島地方海難審判庁 平成 17 年 9 月 29 日言渡 ）

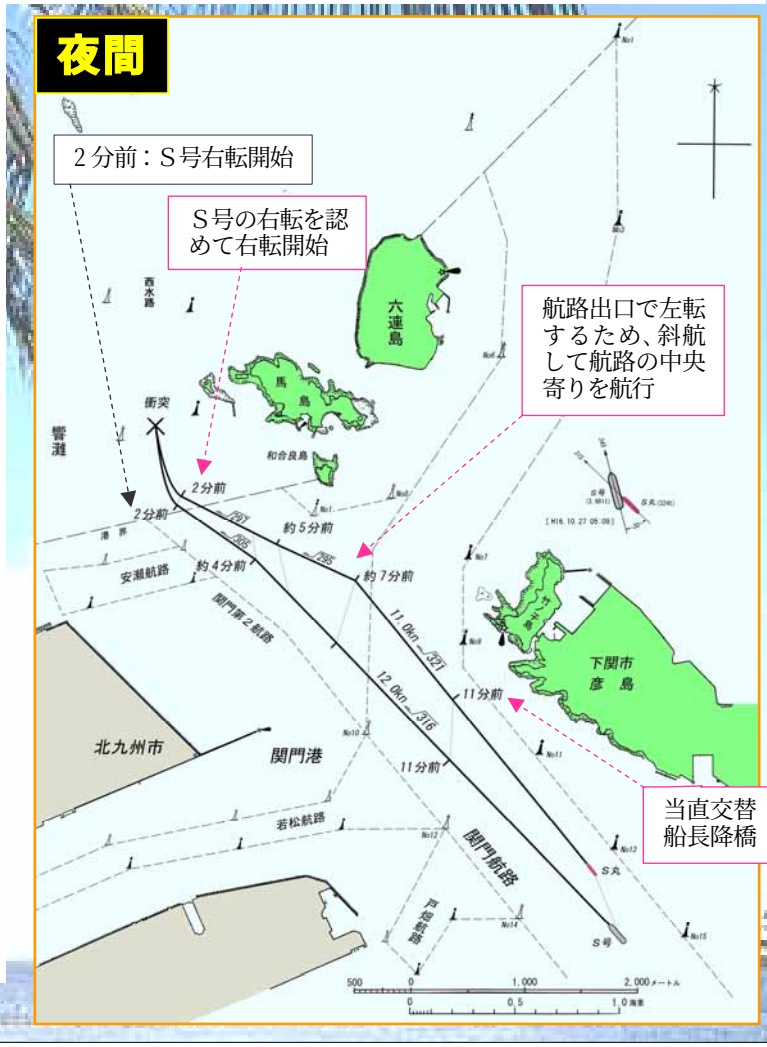
Ｓ丸 ： 漁船　324 トン　乗組員 6 人　空船　愛媛県宇和島港 → 長崎県楠泊漁港
Ｓ号 ： コンテナ船（韓国籍） 3,981 トン　乗組員 15 人　コンテナ 163 個
広島港 → 韓国蔚山港
発生日時場所 ： 平成 16 年 10 月 27 日 05 時 09 分　関門海峡西口
気象海象　　： 晴　北西風　風力 4　視界良好　上げ潮中央期

事実の概要

Ｓ丸は、船長が操船を指揮して関門航路の右側を西行し、衝突の 11 分前、台場鼻に並航したとき、船橋当直を船長から一等航海士に交替した。同航海士は、自動操舵で進行中、左舷後方から追い越す態勢のＳ号の灯火を認めた。約 7 分前、Ｓ丸は、関門第２航路に入り、同航路の出口で左転するつもりで航路を斜航していたとき、Ｓ号の発した長音１回の汽笛信号を聞き、同船が左舷後方 300m に接近したのを認めたが、警告信号を行わずに続航した。2 分前、一等航海士は、**関門第２航路を出て間もなく、Ｓ号の右転を認めたので、自船も右転を始めたが衝突した。**

Ｓ号は、船長が操船を指揮して関門航路の右側を手動操舵で西行した。船長は、レーダーでＳ丸が自船より遅いことを知り、同船の左舷側を追い越すつもりで、航路の中央を進行した。

衝突の約 7 分前、**Ｓ号は、関門第２航路に入っても、追い越しを中止せず**に続航し、Ｓ丸が航路を斜航するのを認めたので、長音１回を吹鳴して注意を喚起したが、Ｓ丸から何の反応もなかったため、Ｓ丸は第２航路を出たところで右転して六連島西水路を北上するものと推測し、同航路を出て間もなく、西水路に向けて右転を始めたところ衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1709/17hs026yaku.htm

第３章　海難防止に向けて

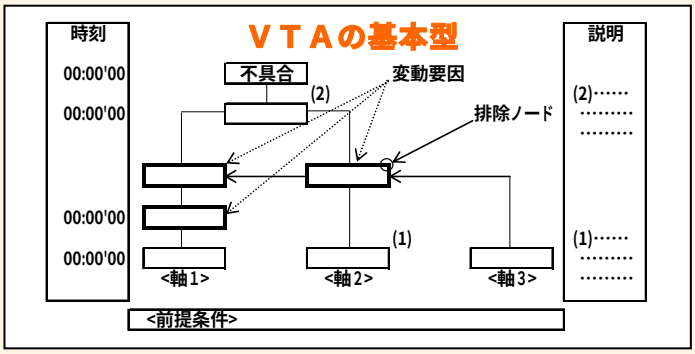
第１節　海難原因の分析

海難の発生には、運航者の知識・技能・経験及び労働環境、船体・機関の構造及び整備状況、運航・安全管理体制のほか、地形・気象・海象等の自然的条件、船舶交通のふくそう状況、交通ルール、航路・航行援助施設・管制等の交通環境などが複雑に関係しており、直接的な海難原因とともに、その背景となった様々な要因について詳細に分析する必要があります。

そのため、海難審判庁では、個々の海難事例について、「バリエーションツリー分析（ＶＴＡ）」や「Ｍ－ＳＨＥＬモデル」などの分析手法を参考にして、ヒューマンファクター概念を取り入れた詳細な原因分析を行い、海難の態様や原因などを明らかにしています。また、これらの情報をもとに、更に統計的分析を行って海難の傾向や問題点を抽出するとともに、具体的な海難事例から得られた教訓などを、イラストを多く取り入れた「絵で見る裁決」として解説することにより、利用される方に分かりやすいように編集し、海難防止のための資料として広く海事関係者や漁業関係者などに紹介しています。

バリエーションツリー分析

作業主体ごとの時系列行動の流れを相互関係的に追跡し、事故防止のため、排除すべき変動要因（ノード）とその流れを検索する手法。
海難発生までの経緯を時系列に表し、人の行動や判断を中心に分析するもので、背後に潜む問題を追求するもの。



Ｍ－ＳＨＥＬモデル

抽出された背景要因が、マネジメント（Ｍ）、ソフトウェア（Ｓ）、ハードウェア（Ｈ）、環境（Ｅ）、人（Ｌ）のどのエリアに存在したのかを分析する手法。

- **マネジメント（Management）…管理（全体が機能するための管理）**
- **ソフトウェア（Software）…手順書、マニュアル、海図等**
- **ハードウェア（Hardware）…各機器の配置等、操舵装置、航海計器**
- **環境（Environment）…労働環境、水路状況、航路標識、気象・海象**
- **人（Liveware）…管理、監督、意思疎通、健康状態、疲労・睡眠等**

絵で見る裁決

航路内での衝突

霧中での衝突

漁船からの海中転落

第２節　海難分析集の発刊

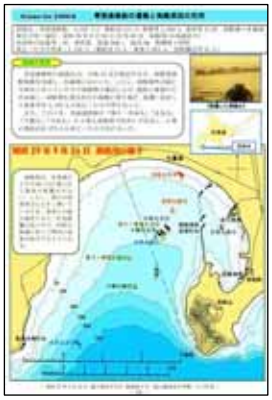
海難分析集では、船種、海難種類などをテーマに、海難の発生状況や傾向のほか、個々の海難事例から得られた教訓や海難につながった様々な要因を明らかにし、海難防止対策についての具体的な提言を行っています。

１　海難分析集「台風と海難」

高等海難審判庁では、平成 16 年に上陸した 10 個の台風によって発生した海難をはじめ、過去の台風海難から得られた教訓などのほか、旅客船、フェリー及び内航船に対するアンケート調査結果から明らかとなった台風避難の実態や、錨泊限界についてのシミュレーション計算結果などを取りまとめ、本年５月に海難分析集**「台風と海難」**を発刊しました。

台風海難の事例

台風海難の原点と言える半世紀前の「青函連絡船洞爺丸の遭難」(昭和 29 年)をはじめ、最近における主な台風海難を紹介しています。



青函連絡船洞爺丸の遭難

台風避難の実態

「台風避難アンケート」を実施し、旅客船、フェリー及び内航船の 825 隻分について、避難海域や錨泊方法等などの実態を分析しました。主な錨泊海域（14 か所）での錨泊地点図、各船の錨泊方法・走錨の有無などについて取りまとめたほか、乗組員の声を満載しました。

東京湾の錨泊状況

大阪湾の錨泊状況

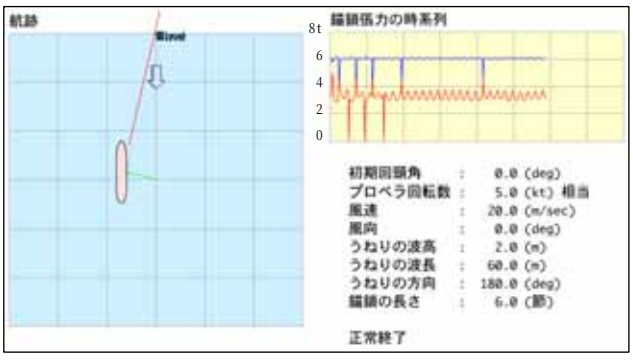
台風下における内航船の錨泊に関する検討（寄稿）

「499 型一般貨物船」「749 型油タンカー」「694 型カーフェリー」の３船型を対象とし、錨泊時における風と波浪の影響及び機関使用下の錨泊限界についてシミュレーション計算を行い、その結果と考察を掲載しました。

波長 (m)	風速20.0 (m/s) プロペラ回転数 (kt相当) 0	1	2	3	4	5	6	風速30.0 (m/s) プロペラ回転数 (kt相当) 0	1	2	3	4	5	6	風速40.0 (m/s) プロペラ回転数 (kt相当) 0	1	2	3	4	5	6
波高2.0 (m)																						
20.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
40.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
60.0	×	×	×	×	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
80.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
100.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
波高3.0 (m)																						
40.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
60.0	×	×	×	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
80.0	×	×	○	○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
100.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
波高4.0 (m)																						
40.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
60.0	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
80.0	×	×	○	○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
100.0	○	○	○	○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

×：走錨，○：正常終了，□：推力過剰

694 型カーフェリー単錨泊：10 節

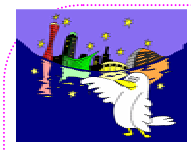


２　地方版海難分析集

我が国の沿岸海域には、狭くて屈曲した海岸線と多くの島々によって形成された、航海の難所と呼ばれる潮流が速い海峡などが数多く存在しています。このような海域を、一般船舶、操業漁船、プレジャーボートなど大小様々な船舶が往来して海上交通はふくそう状態にあり、さらに、台風や濃霧といった厳しい気象条件も加わることから、それぞれの海域で特色のある海難が発生しています。

各地方海難審判庁では、このような各海域での特色のある海難にスポットを当て、テーマを絞り込んだ海難分析を行って地方版海難分析集を発刊し、海難情報の提供と海難防止対策の提言を行っています。

平成 17 年度の地方版海難分析集では、「漁業（漁法や養殖施設）」又は「漁船」に関係する海難をテーマとして取り上げ、海難事例とそれに関係する漁法などの紹介もしています。

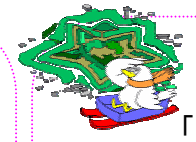


神戸地方海難審判庁

「近畿の漁法と安全運航」

「いかなご船びき網漁業」「のり養殖漁業」「さわら流し網漁業」「かけ回し式沖合底びき網漁業」の各漁法と海難事例を紹介しました。

漁法を知って海難防止！



函館地方海難審判庁

「北海道における定置網乗り入れ海難の再発防止に向けて」

定置網乗り入れに関わる海難の実態や原因の分析を行い、事例の紹介と再発防止の提言をまとめました。

「水路調査」「見張り」「船位確認」で海難ゼロへ！

長崎地方海難審判庁

「九州西岸における沿岸漁業と海難」

「まき網漁業」「ひき縄漁業」「定置網・養殖業」の各漁法を紹介するとともに、海難原因等を分析しました。

十分な見張りとともに漁業の実態の理解も！

広島地方海難審判庁

「広島湾におけるかき養殖施設への衝突・損傷海難」

平成 10～15 年に発生し、裁決された 8 件のかき養殖施設損傷海難を紹介し、再発防止の提言をまとめました。

十分な見張りと安全な速力で！

仙台地方海難審判庁

「東北地方沿岸における一本釣り漁船海難の分析」

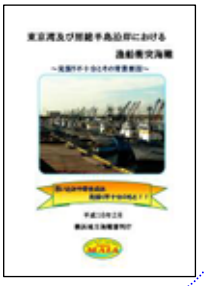
平成 11～15 年に裁決された東北地方沿岸における 66 件の一本釣り漁船の海難を分析しました。

帰港時の海難多発！居眠りに注意

横浜地方海難審判庁

「東京湾及び房総半島沿岸における漁船衝突海難」

平成 12～16 年に裁決された 46 件の漁船衝突海難の原因等についてまとめ、「見張り不十分」の背景要因を分析しました。



思い込みや早合点は見張り不十分のもと！

門司地方海難審判庁

「漁船の海難と再発防止
－壱岐・対馬周辺海域－」

平成 14～16 年に裁決された壱岐・対馬周辺で発生した漁船が関係する海難のうち、衝突と機関損傷 48 件を分析しました。

緊張感を保った見張り！
専門業者による整備

門司地方海難審判庁那覇支部

「沖縄県近海における漁船海難の分析」

平成 7～16 年に裁決された漁船が関係する海難 240 件を分析し、居眠り海難についての防止措置をまとめました。

眠くなってから 15 分以内で居眠りに！

３　海難審判情報誌「マイアニュースレター」

マイアニュースレターは、海難事例を分かりやすく解説した情報誌(全 8 ページ)で、年間 6 回発刊しています。

最近 1 年間の特集記事

**Ｅメールでお手元に無料配信しています。
お申し込みは、当庁のホームページから**

【プレジャーボートの海難】(平成 17 年 7 月発刊)

【「台風避難アンケート」中間集計結果報告（特集号)】(平成 17 年 8 月発刊)

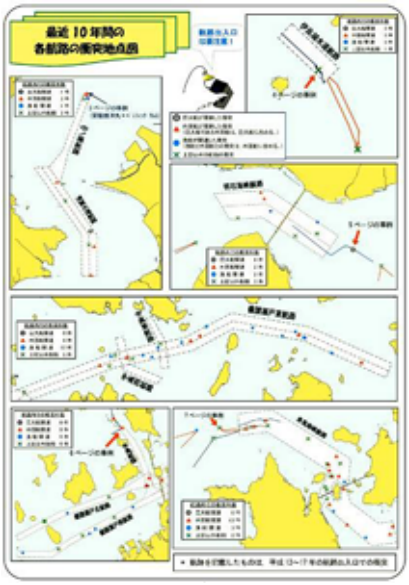
【漁船の海難】(平成 17 年 9 月発刊)

【油送船の海難】(平成 17 年 11 月発刊)

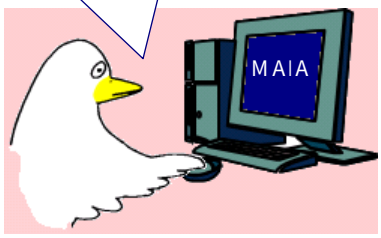
【居眠り海難】(平成 18 年 1 月発刊)

【霧中海難】(平成 18 年 4 月発刊)

【海上交通安全法の航路出入口付近での衝突】(平成 18 年 5 月発刊)



「海難分析集」「地方版海難分析集」「マイアニュースレター」は、**「海難審判庁ホームページ」**でご覧いただけます。



アドレスは…

http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm

第３節　海難防止活動

１　関係機関との連携

(1)　漁船海難防止強化旬間

海難審判庁、国土交通省海事局、海上保安庁及び水産庁の関係行政機関が連携し、平成 17 年 9 月 21 日から 9 月 30 日までの 10 日間を**「漁船海難防止強化旬間」**として、漁業者等の安全意識の高揚・啓発を図るため、海難防止講習会、洋上パトロールや訪船指導などの諸活動を各地で積極的に実施しました。

▸ポスター

漁船海難防止強化旬間における諸活動

洋上合同パトロールでの
現場指導（大阪湾）

海難防止講習会
（兵庫県赤穂市）

訪船指導
（沖縄県泊漁港）

(2)　居眠り運航撲滅キャンペーン

平成 17 年 11 月には、広島地方海難審判庁・理事所が**瀬戸内海・宇和海地区**で、門司地方海難審判庁・理事所と長崎地方海難審判庁・理事所が**九州地区**で、各地区の関係官庁、関係団体等と連携して、**「居眠り運航撲滅に向けて」**のキャンペーンを展開し、海難防止講習会などを通じ、内航海運事業者や内航船の乗組員に居眠り運航の撲滅を呼びかけました。

瀬戸内海・宇和海地区

［リーフレット］

［山口県周南市での講習会］

九州地区

［北九州市での講習会］

［リーフレット
（居眠りによる海難事例）］

２　海難防止講習会

裁決の事例や海難原因の分析結果などを活用して、海難防止活動を積極的に展開しています。

各種団体や漁業協同組合などが開催する海難防止講習会や研修会に講師として当庁職員を派遣し、受講者に応じたテーマを選択して、裁決の事例や原因の分析結果から得られた教訓や海難防止対策などについて分かりやすく説明しています。

また、昨年８月には、高等海難審判庁において、「台風大接近　そのときあなたは！」と題して講習会を開催し、海運会社の運航管理者や安全担当者などに対して、台風海難の防止とともに、７月に続発した霧中海難の防止についても呼びかけました。

▲▼［高等海難審判庁での講習会］

～ かわいい審判官の誕生 ～

例年夏休みに、各省庁が小中学生向けに庁舎を一般公開する「子ども霞が関見学デー」を開催しています。昨年、高等海難審判庁（東京霞が関）では、審判廷を開放して、子どもたちに模擬審判を実演してもらいました。模擬審判に参加した子どもたちは、審判官・理事官・受審人など、それぞれの役になりきって上手に審判を進め、遠山の金さんもおどろくほどの名裁きで一件落着。傍聴席の保護者も、我が子の名演技を食い入るように見つめていました。

［子ども霞が関見学デーでの模擬審判］

［審判廷で小中学生への説明］

高等海難審判庁には、社会見学や修学旅行などで多くの小中学生が訪れており、平成 17 年には、延べ 56 校、514 人の生徒たちの訪問がありました。その際には、当庁の若手職員が先生役になって、当庁のしごとや海の交通ルールなどについて分かりやすく説明しています。

第４章　海難の調査と審判

海難審判は、海難の原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することを目的としています。

全国８か所にある地方海難審判理事所では、海難が発生すると直ちに海難調査に着手し、海難の事実関係や原因の究明に必要な証拠の収集を行い、地方海難審判庁における海難審判によって海難の態様や原因を明らかにしています。さらに、それらを多角的かつ深度化した分析を行い、その結果を公表して海難の再発防止に役立てています。

第１節　海難の調査

海難審判法は、世界のあらゆる水域で発生した日本船の海難、我が国領海内で発生した外国船（軍艦、公用船は除く。）の海難及び我が国の河川や湖沼で発生した海難を対象としています。

地方海難審判理事所の理事官は、関係官署からの報告や新聞・テレビの報道等により、発生した海難を認知した場合は、直ちに事実関係の調査及び証拠の収集を行います。

海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能、運航・管理形態、労働環境、海上交通環境、自然現象の諸要素が複合して発生することが多いことから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶その他の場所の検査、海難関係人・官庁からの報告又は帳簿書類・資料の提出、科学的な原因究明が必要なときの鑑定等により、様々な観点から広範囲にヒューマンファクター概念を取り入れた背景要因を含め、事実関係や原因究明に必要な事項について調査し、証拠の収集を行っています。

面接調査

海難関係人と直接面接して海難発生当時の状況などについて、背景要因を含めた詳細な事情聴取を行っています。また、遠隔地の海難関係人の負担軽減と調査の迅速化を図るため、テレビ会議システムを活用した事情聴取も行っています。

船舶等の検査

船舶の船体構造・設備などについて詳細な検査を行い、原因究明に必要な証拠を収集します。

海難関係人からの事情聴取（右：テレビ会議システムの活用）

船舶の検査

外国船に対しても、迅速かつ適切な調査に取り組んでいます

近年、本邦に寄港する外国船の海難が後を絶たない状況となっており、これらの外国船に対しても、日本船と同様に迅速かつ適切な調査を行い、海難審判で原因を究明しています。また、海難発生後に本邦に寄港しない外国船の場合は、必要に応じ、外国の寄港地へ理事官を派遣し、外国の海難調査機関とも協力しながら、調査を行っています。

平成 17 年 9 月 28 日に根室沖で発生した、漁船第三新生丸とイスラエル籍の貨物船ジム アジアの衝突では、理事官 2 人を香港へ派遣し、イスラエル運輸省調査官の協力を得て、ジ号船長及び当直者の面接調査と船体の検査を行いました。

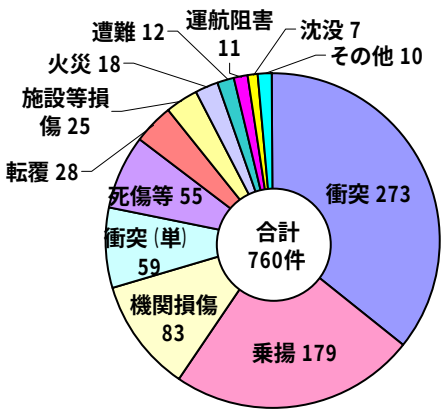
香港に停泊中のｼﾞ号

ｼﾞ号外板の衝突痕を検査

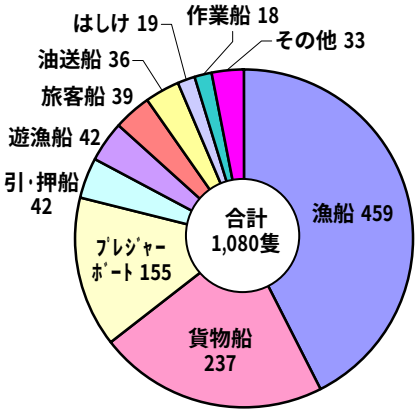
ｼﾞ号船橋の検査

理事官は、調査の結果、海難の再発防止のために審判による原因究明が必要と認めたときは、地方海難審判庁にその海難の審判開始の申立てを行います。このとき、海難の原因に関係ある者が、海技士、小型船舶操縦士又は水先人の場合には、それらの者を受審人に指定し、それら以外の者（船舶所有者・船舶管理会社・造船会社・外国人船長など）のときには、指定海難関係人に指定します。

なお、理事官が、詳細な調査や審判による原因究明の必要がないと認め、審判開始の申立てを行わない場合でも、調査の過程で得られた情報も海難防止のための資料として有効に活用することにしています。



平成 17 年　海難種類別件数



平成 17 年　船種別隻数

第２節　海難審判

[海難審判（第一審）の様子]
（横浜地方海難審判庁）

地方海難審判理事所の理事官から「審判開始の申立て」があると、地方海難審判庁では、海難審判（第一審）を行い、海難の原因を究明します。

海難審判は、公開の審判廷で、審判官３人による合議体及び書記が列席し、理事官立会いのもと、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷して行われます。

海難審判の審理は、証拠調や意見陳述が口頭弁論によって行われ、審理の中で、必要に応じて、証人、鑑定人、翻訳人、海難関係人が外国人の場合には通訳人にも出頭を求めることがあります。審理が終結すると、海難の事実及び原因を明らかにした裁決が言い渡され、その際、受審人への懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）や指定海難関係人への勧告の有無が言い渡されます。

平成 17 年における地方海難審判庁(第一審)の裁決件数は、732 件（1,037 隻）となっています。

そして、裁決が確定すると、言い渡された懲戒等の内容を理事官が執行します。具体的には、海技免状等の提出を受けて停止期間保管したり、勧告裁決の内容を公示したりします。

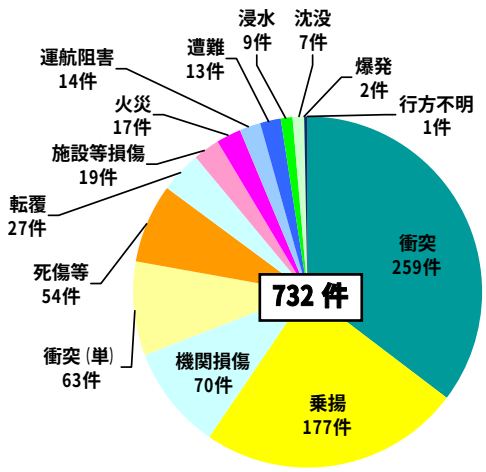
この第一審の裁決に対して不服がある場合は、裁決言渡の翌日から７日以内に高等海難審判庁（東京）に第二審の請求をすることができます。

第二審では、審判官５人によって第一審と同様の手続で新たに審理を行い、裁決を言い渡します。

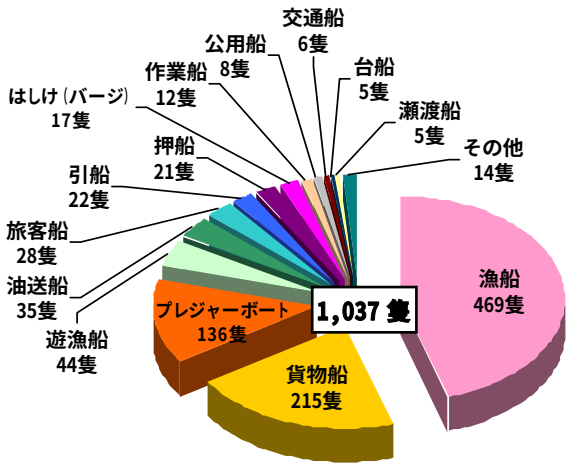
平成 17 年における高等海難審判庁(第二審)の裁決件数は、27 件（46 隻）となっています。

また、第一審及び第二審とも、原因の究明に高度かつ専門的な知識・経験を必要とする海難審判には、学識経験者２人を参審員として参加させることもあります。

さらに、第二審の裁決に対して不服がある場合は、裁決言渡の翌日から 30 日以内に東京高等裁判所に裁決取消の行政訴訟を提起することができます。



平成 17 年　地方海難審判庁の海難種類別裁決件数



平成 17 年　地方海難審判庁の船種別裁決隻数

海難審判のながれ

受審人とは？
　海技免許等を受有している者で、海難の原因に関係がある場合に指定される人をいいます。

指定海難関係人とは？
　海技免許等を受有していない者で、海難の原因に関係がある場合に指定される人・法人をいいます。

補佐人とは？
　裁判における弁護人にあたる人です。受審人や指定海難関係人が、海難審判の手続に不慣れで、自己の立場を十分に主張し難い場合、必要に応じて選任することができます。

地方海難審判理事所
（函館・仙台・横浜・神戸・広島・門司・長崎・那覇（支所））
審判開始の申立て

地方海難審判庁
（函館・仙台・横浜・神戸・広島・門司・長崎・那覇（支部））
第一審
口頭弁論：証拠調／意見陳述
裁決
原因究明

【審判廷における審理】

確定

第二審請求（7日以内）

（東京）
高等海難審判庁
第二審
口頭弁論：証拠調／意見陳述
裁決
原因究明

確定

地方海難審判理事所
免許取消
業務停止
戒告
勧告
執行
裁決で言い渡された内容を執行します。

（東京）
海難審判理事所

提訴（30日以内）

裁決取消訴訟
東京高等裁判所
上告
最高裁判所

どこが違うの？

「海難審判の参審員制度」 と 「刑事裁判の裁判員制度」

参審員制度

海難審判では、従来から参審員制度を取り入れています。

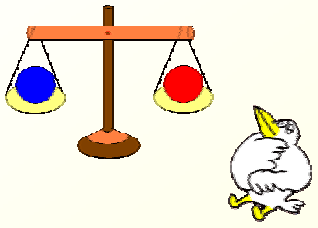
海難審判は、地方海難審判庁の第一審では通常３人の、高等海難審判庁の第二審では５人の審判官によって行われます。しかし、**海難によっては、原因の究明に高度かつ専門的な知識や経験を必要とする場合があります。そのようなときには、予め参審員として任命された学識経験者等の中から２人を、審判官と同様の立場で海難審判に直接参加させ、原因の究明を行うことがあります。**

この参審員制度は、これまでに数々の重大な海難や原因探究が困難な海難の原因究明に大きな役割を果たしてきました。

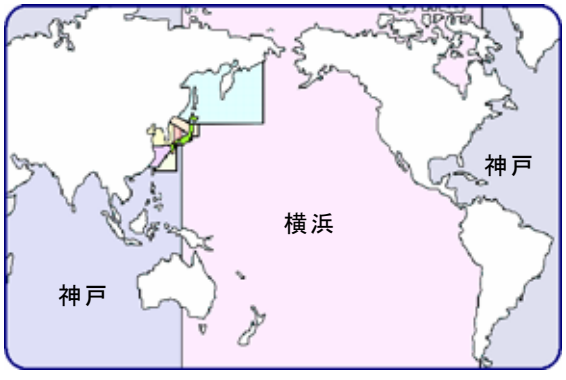
裁判員制度

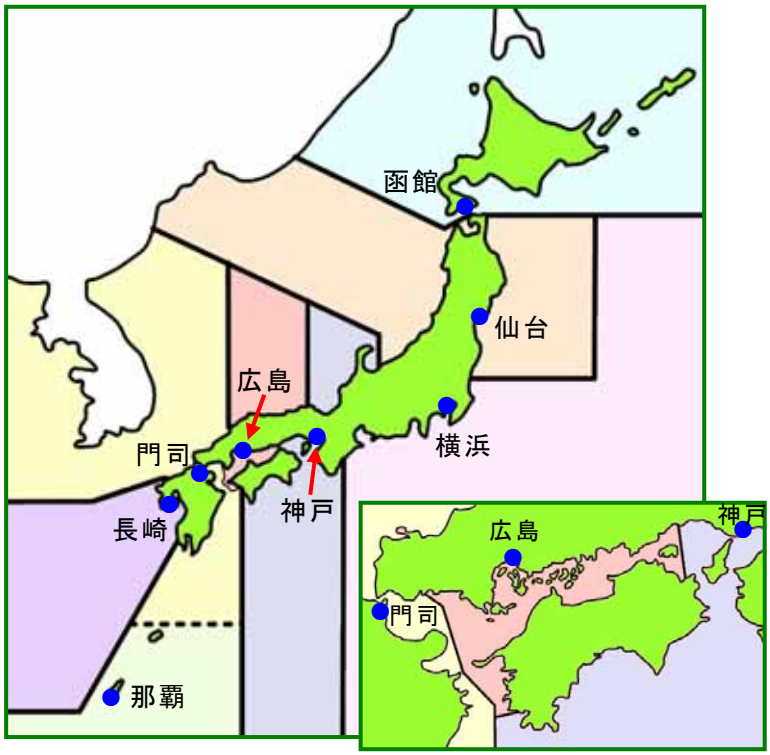
平成 21 年５月までの間に始まる我が国の**裁判員制度は、選挙権のある人の中から毎年くじで選ばれた国民が、裁判員として刑事裁判に参加し、一定の重大犯罪の刑事裁判において、「公判の立ち会い」、「評議・評決の参加」及び「判決宣告」という任務を行い、被告人が有罪かどうか、有罪の場合どのような刑にするかを裁判官と一緒に決める制度です。**

裁判員制度の導入により、国民が刑事裁判に参加することで、裁判が身近で分かりやすいものとなり、司法に対する国民の信頼の向上につながることが期待されています。



地方海難審判庁の所在地と管轄





資　料　編

資　料　編　目　次

第 1 表　主要な海難の概要(平成 17 年)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
第 2 表　海難種類別海難原因分類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
第 3 表　船種別海難原因分類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
第 4 図　発生水域別件数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
第 5 表　特定港、湖・河川における海難種類別発生件数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
第 6 表　主要水道における海難種類別発生件数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
第 7 表　主要海域における海難種類別発生件数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
第 8 表　沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
第 9 表　船種・海難種類別発生隻数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
第 10 表　トン数・海難種類別発生隻数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
第 11 表　トン数・船種別発生隻数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
第 12 図　死傷者等の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
第 13 表　海難種類別・死傷者等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
第 14 表　船種別・死傷者等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18
第 15 図　プレジャーボート海難の発生件数及び隻数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
第 16 表　プレジャーボート海難の海難種類別発生隻数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
第 17 表　プレジャーボート海難における死傷者等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
第 18 表　外国船関連海難の水域別発生件数及び隻数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
第 19 図　外国船の主な国及び地域別隻数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
第 20 表　海難種類別・船種別の申立て状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
第 21 表　受審人、指定海難関係人の職名別の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
第 22 表　受審人の受有海技免許別の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
第 23 表　裁決における船種・海難種類別隻数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
第 24 表　裁決における船種別・トン数別内訳・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
第 25 表　第一審における免許種類別の懲戒状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

第１表　主要な海難の概要(平成 17 年)

船舶の要目等	発生年月日、時刻及び場所	海難の概要	損傷の状況等
№1 Ａ漁船 第三優紀丸 （9.1 トン） Ｂモーターボート 潤天丸 （5.04 メートル） 衝突	平成 17 年 1 月 5 日 07:45 鹿児島県黒之浜港南防波堤灯台から真方位 356 度 1,260 メートル	Ａ船（乗組員 1 人）は、鹿児島県黒之浜港を発し、養殖場に向け航行中、Ｂ船（乗組員 1 人、同乗者 3 人）は、釣りの目的で、長島の火ノ浦船だまりを発し、釣り場で漂泊中、衝突した。 当時の天候　晴、北東の風、風力 3	管轄　長崎 Ａ軽損 Ｂ重損 死亡 2 人、 負傷 2 人 申立て　17．4.20 言　渡　17.11.17
№2 貨物船 ヘレナⅡ （2,736 トン） 乗揚	平成 17 年 2 月 11 日 05:40 青森県小泊岬北灯台から真方位 228 度 700 メートル	本船（カンボジア籍、ロシア人乗組員 28 人）は、木材 2,662 トンを積載して、ロシア ナホトカ港を発し、福島県小名浜港に向け航行中、当直の引継が適切に行われず、船橋が無人状態となって、海岸に乗り揚げた。 船体は波に洗われ、甲板に積載した木材が流失し、付近沿岸に漂着して漁業被害をもたらし、その後、船体が撤去されないまま放置され、台風などの影響で粉砕されて沈没した。 当時の天候　晴、北西の風、風力 3	管轄　仙台 全損 申立て　17．7.26 言　渡　18．3.23
№3 LPG 船 たかさご２ （999 トン） 乗揚	平成 17 年 3 月 29 日 02:03 静岡県門脇埼灯台から真方位 228 度 3.7 海里	本船（乗組員 9 人）は、液化プロパンガス 706 トンを積載して、京浜港横浜区を発し、静岡県清水港に向け航行中、当直者が居眠りをし、同県東伊豆町大川付近の岩礁に乗り揚げた。 当時の天候　晴、西の風、風力 2	管轄　横浜 軽損 申立て　17．9.29

船舶の要目等	発生年月日、時刻及び場所	海難の概要	損傷の状況等
№4 ケミカルタンカー つばさ （198トン） 沈没	平成17年4月4日 13:30 東京都伊豆大島灯台から真方位310度5.6海里	本船（乗組員4人）は、液体塩化ナトリウム323立方メートルを積載して、山口県宇部港を発し、京浜港川崎区に向け航行中、石廊埼通過付近から北東の風が強くなるとともに波が高まり、カーゴデッキ上に大波が2､3回打ち込んで、船体が右舷側に大きく傾き、沈没した。 当時の天候　曇、北北東の風、風力6 波高4メートル	管轄　神戸 (横浜から 管轄移転) 全損 死亡1人 申立て　17．8.30 移　転　17．9.27 言　渡　18．3.30
№5 ケミカルタンカー 興和丸 （342トン） 乗組員死傷	平成17年4月8日 15:07 岡山港西防波堤灯台から真方位 093 度2,750メートル	本船（乗組員4人）は、岡山港において、水硫化ソーダの揚荷終了間際に、タンク洗浄の目的で、船長が、ガスフリーもガス検知も行わずに、防毒マスクを装着してタンク内に入った。船長は、異常を感じて、マンホールから出ようとしたが、上半身が出たところで意識不明となり、また、救助に向かった3人の乗組員も硫化水素ガスを吸って意識不明となり、船長及び乗組員1人が死亡した。 当時の天候　晴、東南東の風、風力2	管轄　広島 死亡2人 負傷2人 申立て　17．5.31 言　渡　18．3.28 （第二審係属中）
№6 漁船 第二栄福丸 （0.8トン） 遭難	平成17年4月9日 09:20 兵庫県鎧港防波堤灯台から真方位 047 度1,370メートル	本船（乗組員3人）は、兵庫県香住港を発して漁場に至り、かご漁の仕掛けを揚げていたとき、波高2メートルを超える高波を立て続けに受けて、乗組員2人が海に放り出され、本船は岩礁に衝突し、破口を生じて沈没した。 当時の天候　晴、北東の風、風力3	管轄　神戸 全損 死亡2人 申立て　17．7.28 言　渡　17.11.22

船舶の要目等	発生年月日、 時刻及び場所	海難の概要	損傷の状況等
№7 旅客船 フェリーなるしお （645 トン） 防波堤衝突	平成 17 年 5 月 1 日 13:03 長崎県平港沖防波堤南灯台から真方位 046.5 度 18.6 メートル	本船（乗組員 11 人、旅客 71 人、車両 7 台）は、長崎県佐世保港を発し、同県宇久島平漁港に向け航行中、視界が急激に悪化して、平港沖防波堤の南西端に衝突し、旅客 23 人が負傷した。 当時の天候　霧、西南西の風、風力 2 視程 70 メートル	管轄　長崎 軽損 負傷 23 人 申立て　17．6.30 言　渡　18．3.24
№8 貨物船 ティア クリソーラ（31,643 トン） 乗揚	平成 17 年 5 月 4 日 23:55 沖縄県魚釣島灯台から真方位 153 度 910 メートル	本船（キプロス籍、乗組員ギリシャ人 3 人、ウクライナ人 4 人、インド人 24 人）は、鋼材 43,603 トンを積載し、ジャカルタから韓国に向けて航行中、尖閣諸島魚釣島の浅瀬に乗り揚げた。 当時の天候　晴、南南東の風、風力 4	管轄　那覇 重損 申立て　17.11.30
№9 漁船 第八全功丸 （147 トン） 沈没	平成 17 年 5 月 5 日 12:30 北緯 7 度 17.0 分、東経 170 度 57.0 分付近	本船（乗組員日本人 4 人、フィリピン人 10 人）は、まぐろ延縄漁の目的で、マーシャル諸島共和国マジュロ港を発し、漁場に至って操業を終え、同港に向け帰航中、マジュロ環礁の西端に乗り揚げた。その後、自力離礁して航行中、浸水して沈没した。 当時の天候　曇、無風	管轄　横浜 全損 申立て　17.12.21
№10 旅客船 カムイワッカ （18 トン） 乗揚	平成 17 年 6 月 23 日 12:10 北海道知床岬灯台から真方位 221 度 5.2 海里	本船（乗組員 2 人、旅客 32 人）は、遊覧観光の目的で、北海道宇登呂漁港を発し、知床半島に沿って周遊中、観音岩付近で乗り揚げ、その衝撃で旅客 22 人が負傷した。 当時の天候　晴、無風	管轄　函館 軽損 負傷 22 人 申立て　17.10.19 言　渡　18．2.21 （第二審係属中）

船舶の要目等	発生年月日、時刻及び場所	海難の概要	損傷の状況等
№11 A漁船 第三十八白運丸 （5.9トン） B貨物船 チゴリ （203トン） 衝突	平成17年7月7日 05:36 北海道礼文島金田ノ岬灯台から真方位055度6.1海里	A船（乗組員1人）は、ほっけ刺網漁の目的で、金田ノ岬北東沖合の漁場で漂泊中、B船（カンボジア籍、ロシア人乗組員16人）は、空倉のまま北海道稚内港を発し、韓国釜山港に向け航行中、衝突した。 A船は外板に破口を生じて転覆し、船長が行方不明となり、のち死亡と認定された。 当時の天候　晴、東北東の風、風力5	管轄　函館 A重損 死亡1人 B軽損 申立て　17.11.30 言　渡　18．5.18
№12 A油送船 第二昭鶴丸 （1,557トン） B貨物船 永田丸 （497トン） 衝突	平成17年7月9日 23:35 山口県本山灯標から真方位285度3.7海里	A船（乗組員10人）は、液化エチレン820トンを積載して、大分県大分港を発し、山口県宇部港沖にて錨泊中、B船（乗組員5人）は電磁コイルなど1,579トンを積載して、関門港若松区を発し、茨城県日立港に向け航行中、衝突した。 A船は爆発を防ぐために積荷のエチレン（引火性高圧ガス）を放出したが、これにより、付近海域での航泊が禁止され、付近空域で飛行が自粛されるなどの影響がでた。 当時の天候　曇、南西の風、風力3	管轄　門司 A重損 燃料油流出・エチレンガス放出 B重損 申立て　18．1.17
№13 A貨物船 菱鹿丸 （689トン） B貨物船 第拾八宝来丸 （499トン） 衝突	平成17年7月14日 22:43 静岡県御前埼灯台から真方位122度5.2海里	A船（乗組員6人）は、空倉のまま、海水バラスト536トンを積み、愛知県三河港を発し、茨城県鹿島港に向け航行中、B船（乗組員5人）は、建設残土1,700トンを積載して、京浜港東京区を発し、広島県広島港に向け航行中、衝突し、B船は沈没した。 当時の天候　霧、南東の風、風力2、視程150メートル	管轄　横浜 A重損 B全損 申立て　17.10.26

船舶の要目等	発生年月日、時刻及び場所	海難の概要	損傷の状況等
№14 Ａ油送船 旭洋丸 （697 トン） Ｂケミカル タンカー 日光丸 （499 トン） 衝突	平成 17 年 7 月 15 日 04:05 三重県二木島灯台から真方位 150 度 11.6 海里	Ａ船（乗組員 7 人）は、ＤＭリフォーメイト（粗ベンゼンの一種）2,000 キロリットルを積載し、三重県四日市港を発し、愛媛県松山港に向け航行中、Ｂ船（乗組員 5 人）は、脱酸ナフタリン 203 トン及びクレオソート油 805 トンを積載して、岡山県水島港を発し、千葉県千葉港に向け航行中､衝突した。Ａ船は貨物に引火して炎上し、その後引船で曳航中に沈没し、Ｂ船は右舷側が炎上した。 当時の天候　霧、無風 視程 250 メートル	管轄　横浜 Ａ全損 死亡 6 人 負傷 1 人 Ｂ重損 申立て　17．8.30 言　渡　18．3.29
№15 Ａ貨物船 開神丸 （499 トン） Ｂ貨物船 ウェイ ハン 9 （3,947 トン） 衝突	平成 17 年 7 月 22 日 05:05 千葉県犬吠埼灯台から真方位 192 度 9.9 海里	Ａ船（乗組員 4 人）は、鋼管 325 トンを積載して、千葉県千葉港を発し、北海道釧路港に向け航行中、Ｂ船（マルタ籍、中国人乗組員 21 人）は、スクラップ 5,789 トンを積載して、宮城県仙台塩釜港を発し、中国大連港に向け航行中、衝突し、Ｂ船が沈没した。 当時の天候　霧、北の風、風力 2 視程 150 メートル	管轄　横浜 Ａ軽損 Ｂ全損 死亡 4 人 行方不明 5 人 申立て　17．9.13 言　渡　18．2.27 （第二審係属中）
№16 Ａ貨物船 アジア コンチェルト （4,458 トン） Ｂ貨物船 パイン ピア （4,314 トン） 衝突	平成 17 年 8 月 10 日 06:14 山口県平郡沖ノ瀬灯標から真方位 196 度 2.2 海里	Ａ船（キプロス籍、乗組員韓国人 2 人、フィリピン人 13 人）は、スチールコイル 5,995 トンを積載して、広島県福山港を発し、韓国クワンヤン港に向け航行中、Ｂ船（韓国籍、乗組員韓国人 9 人、ミャンマー人 6 人）は、空倉のまま、韓国ヨース港を発して、広島県福山港に向け航行中、衝突し、Ａ船は沈没した。 当時の天候　霧、視程 200 メートル	管轄　広島 Ａ全損 行方不明 1 人 Ｂ軽損 申立て　17．9．8 言　渡　18．3．8
№17 漁船 第十五大定丸 （135 トン） 火災	平成 17 年 8 月 16 日 02:00 宮城県金華山灯台から真方位 52 度約 32 キロメートル	本船は（乗組員 15 人）は、福島県小名浜港を発し、北海道釧路港に向け航行中、金華山の沖合で火災が発生して沈没したが、乗組員は全員救助された。 当時の天候　雨、北東の風、風力 3	管轄　仙台 全損

船舶の要目等	発生年月日、時刻及び場所	海難の概要	損傷の状況等
№18 A押船 第二十八みつ丸 （19トン） B被押台船 350光海号 （58メートル） Cモーターボート 冨丸 （4.7メートル） 衝突	平成17年9月19日 07:00 大分県別府観光港沖防波堤南灯台から真方位170度450メートル	A船（乗組員4人）及びB船は、連結して消波ブロック224トンを積載して、大分県別府港別府国際観光泊地を発し、護岸建設現場に向け航行中、C船(乗組員1名、同乗者1名)は、同港別府泊地を発し、事故現場付近で遊漁のため漂泊中、衝突した。 当時の天候　晴、無風	管轄　門司 A船体損傷なし B軽損 C軽損 死亡2人 申立て　18．2.16 言　渡　18．4.11 （第二審係属中）
№19 A漁船 八幡丸 （1.7トン） Bモーターボート 三喜号 （6.00メートル） 衝突	平成17年9月26日 09:00 香川県喜兵衛島45メートル島頂から真方位172度390メートル	A船（乗組員2人）は、刺網漁の目的で、香川県屏風港を発し、漁を終えて同港に向け航行中、B船（乗組員1名、同乗者2人）は、岡山県宇野港を発し、釣り場で錨泊中、衝突した。 当時の天候　晴、無風	管轄　広島 A軽損 B重損 死亡2人 申立て　17.10.26 言　渡　18．3.23
№20 A漁船 第三新生丸 （19トン） B貨物船 ジム アジア （41,507トン） 衝突	平成17年9月28日 02:33 北海道納沙布岬灯台から真方位152度22.9海里	A船（乗組員8人）は、北海道花咲港を発し、操業を終えて同港に向け帰航中、B船（イスラエル籍、乗組員イスラエル人9人、セルビアモンテネグロ人2人、ルーマニア人5人、ブルガリア人4人）は、アメリカ シアトル港を発し、韓国釜山港に向け航行中、衝突し、A船が転覆した。 当時の天候　曇、南東の風、風力3	管轄　函館 A重損 死亡7人 負傷1人 B軽損 申立て　18．3.30
№21 A貨物船 第八金栄丸 （298トン） B漁船 第三和義丸 （4.95トン） 衝突	平成17年11月21日 21:09 山口県本山灯標から真方位102度11.9海里	A船（乗組員3人）は、石炭を積載して、関門港を発し、広島県大竹港に向け航行中、B船（乗組員2人）に衝突した。 当時の天候　晴、南西の風、風力1	管轄　門司 A軽損 B全損 死亡2人
№22 貨物船 第八十五福吉丸 （397トン） 転覆	平成17年12月5日 03:05 大分県姫島灯台から真方位120度5,700メートル	本船（乗組員4人）は、石材を積載して、山口県徳山下松港を発し、大分県佐伯港に向け航行中、高波により転覆し、のち沈没した。 当時の天候　晴、東の風、風力3	管轄　門司 全損 死亡1人 行方不明1人

第２表　海難種類別海難原因分類

（単位：原因数）

海難原因＼海難種類	衝突	衝突（単）	乗揚	沈没	転覆	遭難	行方不明	火災	爆発	機関損傷	属具損傷	施設等損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	浸水	合計
船舶運航管理の不適切	1		1		2	1				6			6		1		18
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	1			1		1		1		4			2				10
発航準備不良															1		1
水路調査不十分	1	5	28									7			1		42
針路の選定・保持不良	4	4	17		1							4	1				31
操船不適切	3	15	5	1	1	1						1	14		1		42
船位不確認		16	52									3					71
見張り不十分	354	6	3									3	7				373
居眠り	19	13	59									2					93
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1																1
気象・海象に対する配慮不十分	1	1	4		13	6							1				26
錨泊・係留の不適切	1	1	6	2		2											12
荒天措置不適切		2	3	3	6	3											17
灯火・形象物不表示	8																8
信号不履行	66																66
速力の選定不適切	17	4	3														24
航法不遵守	119		3														122
主機の整備・点検・取扱不良										43					7	3	53
補機等の整備・点検・取扱不良		1			2					10					3	7	23
潤滑油等の管理・点検	1							1		15					3		20
電気設備の整備・点検・取扱不良		2						10									12
甲板・荷役等作業の不適切		1		2	3			1	1				19				27
漁労作業の不適切					2		1						10				13
旅客・貨物等積載不良				1									4				5
服務に関する指揮・監督の不適切	33	10	17		3			1		2		3	22		1	1	93
報告・引継の不適切	14	4	3							1					1		23
火気取扱不良								5	1								6
不可抗力					2												2
その他	3	1	1	2	4			1					9				21
合　計	647	86	205	12	39	14	1	20	2	81		23	95		19	11	1,255
裁決件数	259	63	177	7	27	13	1	17	2	70		19	54		14	9	732
裁決の対象となった船舶隻数	535	65	185	8	33	17	1	17	2	70		19	62		14	9	1,037
海難の原因ありとされた船舶隻数	486	63	178	7	29	13	1	16	2	70		19	56		14	8	962

※裁決では、１隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

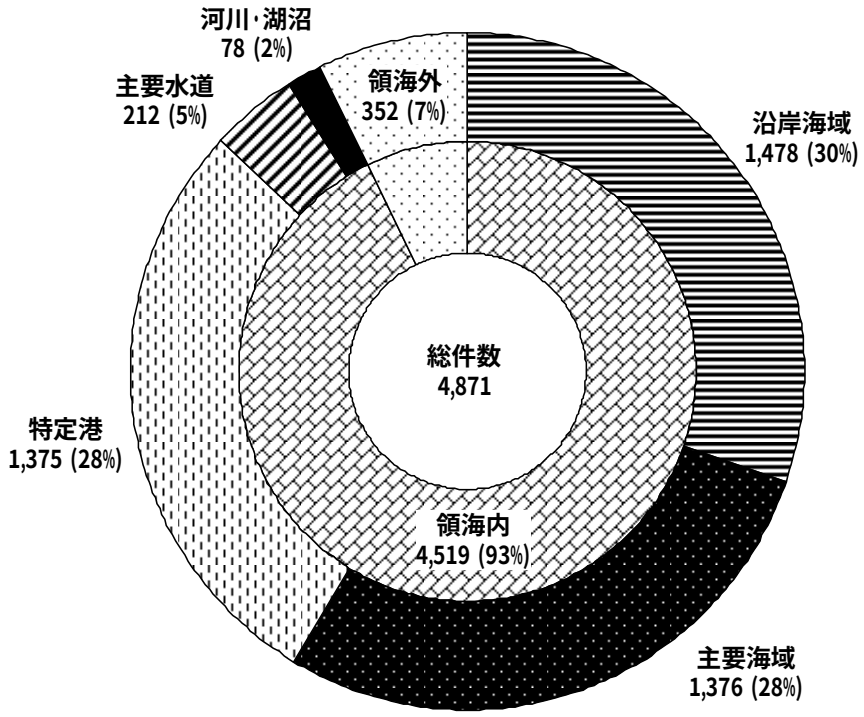
第３表　船種別海難原因分類

（単位：原因数）

海難原因＼船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	はしけ（バージ）	台船	交通船	水先船	公用船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	その他	合計
船舶運航管理の不適切	4	6		4			1	1							2		18
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	2	3	1	2		1									1		10
発航準備不良													1				1
水路調査不十分	1	10	1	11	3	2	1			2			1		10		42
針路の選定・保持不良	1	7	3	11	1								1	2	5		31
操船不適切	4	12		7		1						1			15	2	42
船位不確認	3	20	5	24		2						4	4	1	8		71
見張り不十分	5	62	9	195	4	2	3			1		1	32	3	54	2	373
居眠り	1	37	3	48		2									2		93
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良													1				1
気象・海象に対する配慮不十分		2	1	14		1	2								5	1	26
錨泊・係留の不適切		4		1		2	1								4		12
荒天措置不適切	1	4		4	3	2	1			1					1		17
灯火・形象物不表示			1	7													8
信号不履行		22	4	29	2	3							1		4	1	66
速力の選定不適切		14	2	4								2			2		24
航法不遵守		50	6	45	2	3	2					1	3		9	1	122
主機の整備・点検・取扱不良	2	3	3	38	4	1									2		53
補機等の整備・点検・取扱不良	2	2	1	13						2			1		2		23
潤滑油等の管理・点検・取扱不良	2			15	1										2		20
電気設備の整備・点検・取扱不良		1	1	10													12
甲板・荷役等作業の不適切	1	6		10	3	3	1								2	1	27
漁労作業の不適切				13													13
旅客・貨物等積載不良	1												1		3		5
服務に関する指揮・監督の不適切	3	39	6	35	2		1					2			3	2	93
報告・引継の不適切	2	13	3	3											1	1	23
火気取扱不良	1	1	2	2													6
不可抗力				2													2
その他				11	1			1		2					6		21
合　計	36	318	52	558	26	25	13	2		8		11	46	6	143	11	1,255
裁決の対象となった船舶隻数	28	215	35	469	22	21	12	17	5	6		8	44	5	136	14	1,037
海難の原因ありとされた船舶隻数	26	211	33	453	20	19	11	1		4		7	44	5	121	7	962

※裁決では、１隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

第４図　発生水域別件数（理事官が認知したもの）



第５表　特定港、湖・河川における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

海難種類 / 特定港	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全･運航阻害	合計
釧路	3	8				2				6					19
苫小牧	2	7				4						1	1		15
室蘭		4		1		1						1			7
函館		2				1				1					4
小樽	2	1								1		2			6
稚内		1				2									3
青森		4				1						1			6
むつ小川原			2												2
八戸	1		1			6	1			5	1	1	1	1	18
釜石	1									1					2
石巻	1	1	4			2				3	1		1		13
仙台塩釜	4	2	8			5				6	1	1			27
秋田船川	1		2									1			4
酒田			1												1
小名浜		1	1			2				3		3			10
日立			1			3									4
鹿島	1	5	2			1				1		1	1		12
木更津	1	1	1			2					1		1		7
千葉	5	19	20			16		1		6		5	3		75
京浜(東京区)	8	6	3			14				1	1	2	1		36
京浜(川崎区)	9	8	8			16				3			3		47
京浜(横浜区)	12	21	4			22		2		1	2		2		66
横須賀	2	4	1			9				1	1	1			19
新潟		2	2			7									11
両津						1									1
伏木富山	1									1		1			3
七尾			2												2
金沢		1	2												3
敦賀		2				3	1				1				7
福井			2												2

海難種類 / 特定港	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
田子の浦	1		1			1									3
清水		2			1	2				1	1	1	1		9
三河	4	7			6										17
衣浦		1	3			5							1		10
名古屋	1	10	8			20	1			2	1			1	44
四日市	1	4	3			12				3		1			24
舞鶴		1	1												2
阪南			7			1					1		1		10
大阪	7	13	44			40	1			8		2	1		116
尼崎西宮芦屋	1	3	11			1									16
神戸	8	9	10			15				2	1	1	1	1	48
東播磨	2	4	16			3	1			2			2		30
姫路	4	4	17			5				1	1		1		33
田辺			1												1
和歌山下津	4	6	5			2				3			1		21
境	1	1	1			1				2					6
浜田	1	3													4
宇野		1	3												4
水島	5	6	19			5				2		1		1	39
福山	1	5	6			3		1		1		1	2		20
尾道糸崎	1	1	6			4		1		9					22
呉		7	3			14								1	25
広島		8	6			28		1		2			2		47
岩国		1				1									2
徳山下松	4	14	9	1		6				2		4	1		41
三田尻中関	2	2	1			2				1					8
宇部		4	13			3				1		1			22
関門(若松区)	1	4	9			8						2	1		25
関門(若松区外)	1	10	22		1	25	1			6			3		69
徳島小松島	4	2	7			3					1				17
坂出	3	1	3			4				1					12
高松	1	3	2			3						1	1		11
松山		9	4			7				1	2		1		24
今治	1		1			1									3
新居浜	1	1	8			3					1	1	2		17
三島川之江												1			1
高知		2	5			1				1					9
博多	2	8	3	1		10	1	1		7	3				36
三池			1			1									2
唐津	1	1													2
伊万里		2	3			1						1	1		8
長崎		1	2			4				1	2	5			15
佐世保		2	4			2				2		1	1		12
厳原		1													1
大分	1	6	3			7				1	1		2		21
鹿児島	1	5	2			7				4		2	1		22
喜入			1												1
名瀬						1									1
金武中城			2								1				3
那覇		4				2					1				7
合計	119	279	343	3	8	384	7	7		106	26	47	41	5	1,375
湖・河川	9	8	17	1	4	15		1	1	3	16		2	1	78

＊海難発生件数の統計

理事官が海難を認知するには、海上保安官からの「海難発生通知書」または船長からの船員法第 19 条による「海難報告書」などがありますが、船長からは、「海難」には該当するが、流木等の浮流物接触や軽度の船底接触などの比較的軽微な海難も報告されます。これらの海難は遭難又は乗揚の海難種類に含めて統計処理をしています。

第６表　主要水道における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

主要水道＼海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	合計
浦賀水道	11	1	4		6		2			1	25
伊良湖水道	2	1			2						5
師崎水道		1	1		1						3
明石海峡	3	6	6		12		3	1		2	33
友ケ島水道	2	2	12		8						24
鳴門海峡	2		4		5		2				13
直島水道		2	5							1	8
来島海峡	2		4		7		2	1		1	17
三原瀬戸	2	1	4		7						14
釣島水道	1				3				1		5
音戸瀬戸	4				1		1				6
大畠瀬戸			1		6		1				8
上関海峡			1	1							2
速吸瀬戸			2		2	1					5
関門海峡	6	1			9		3	1	1	1	22
倉良瀬戸	1	1	5		3						10
平戸瀬戸	2	2	5	1	1		1				12
合計	38	18	54	2	73	1	15	3	2	6	212

第７表　主要海域における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

主要海域＼海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
根室海峡					1									1
津軽海峡	5	2	6			13			5	1				32
陸奥湾						1								1
東京湾	4	1	7			26			6	1	1	1		47
伊勢湾	7	3	12		1	30			2	2	1	6		64
三河湾	3	1	1			4			1	1			1	12
紀伊水道	8	3	34			19			7					71
大阪湾	11	7	18	1	1	34		1	2	1		1		77
播磨灘	14	3	50		1	58		1	8	1	1	3		140
備讃海域東部	7	9	35			42		2	3	3		2	1	104
備讃海域西部	12	12	35			37	1	1	5	1		1	2	107
備後・燧灘	7	6	21	1	1	16			2	2		4		60
安芸灘・広島湾	28	31	71	1	5	131	4		23	6	2	6	1	309
伊予灘	16	4	25		1	28			9	3				86
周防灘	17	11	36		2	43		3	5	4	1	2		124
豊後水道	8	4	15			17			4		4	2	1	55
島原湾・八代海	7	5	28	3	2	10		1	13	6	6	4	1	86
合計	154	102	394	6	15	509	5	9	95	32	16	32	7	1,376

第 8 表　沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位:件）

海難種類 / 沿岸海域	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	船体行方不明	遭難	浸水	火災	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
雄冬岬～紋別	1	2	2		2		8			3	1	1			20
紋別～十勝川口	1	3	5		1		6		1	7	3		2	1	30
十勝川口～白神岬	2	7	1		3		6	1	1	3		1			25
白神岬～雄冬岬	1		2		1		3	1	2		1				11
尻屋埼～鮭ケ埼	2	2			2		15		1	3	5	2			32
鮭ケ埼～阿武隈川口	16	2	4	1	11		18		4	14	7	2	5		84
阿武隈川口～犬吠埼	7	5	6				29		1	7	1	1		1	58
犬吠埼～野島埼	8	3	3				26			4		1	1		46
野島埼～天竜川口	23	15	37	1	14		73	2	2	22	4		4	1	198
天竜川口～新宮川口	10	3	12	1			55	1		2	1	1	4		90
新宮川口～日ノ御埼	6		5				29	1		4				1	46
蒲生田埼～高茂埼	5	6	11		1		18			3	4	1			49
竜飛埼～鼠ヶ関	1	1	2		3		13	2	1	3	1	1		1	29
鼠ヶ関～糸魚川	2	2	3		5		11	1	1	1				1	27
糸魚川～経ヶ岬	8	4	8		2		12	1		4			2	1	42
経ヶ岬～川尻岬	14	6	22		4		17		1	8	2	2			76
隠岐諸島		1	2				4			6					13
川尻岬～烏帽子島	21	1	19		2		22		2	7	4	12	1	3	94
対馬列島	2	2	7		2		8	1	3	3	1	3			32
烏帽子島～坊ノ岬	26	14	62	2	4		44	3	7	21	18	26	5		232
坊ノ岬～鶴御埼	12	6	25		1		36		1	7	6	11			105
南西諸島	9	16	36		5	1	34	1	3	6	9	2	1	1	124
南方列島		6					7			2					15
合計	177	107	274	5	63	1	494	15	31	140	68	67	25	11	1,478
領海外	41	7	11	1	3	129	3	7		88	20	36	2	4	352

第９表　船種・海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

船種＼海難種類		衝突	衝突（単）	乗揚	沈没	転覆	行方不明船体	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航阻害	計	構成比（％）
旅客船		31	118	27		1		269	1	3		51	12		7	4	524	9
貨物船		267	209	612	1	2		539	5	8		133	20	57	57	8	1,918	34
油送船		54	40	104				256	4	1		47	3	16	6	1	532	10
漁　船		313	38	81	4	49	1	131	15	41		190	77	63	15	5	1,023	18
引　船		84	41	91	2	2		238	2			8	4	4	10	1	487	9
押　船		31	26	82	1			68	1	1		4	2	21	6	1	244	4
作業船		32	15	30	1	2		47				2	5	4	4		142	3
はしけ		27	11	33	1			14		2			2	1	2	1	94	2
台　船		34	11	15				17					2		3		82	1
交通船		5	5	8				17	1	2			1				39	1
水先船		2	1					3									6	0
公用船		12	7	3				6				1		3	2		34	1
遊漁船		40	1	9		1		8				3	7		1	2	72	1
瀬渡船		1	1	2									1				5	0
プレジャーボート	モーターボート	83	16	36	4	18		3	1	6	1	5	17		4	6	200	4
	水上オートバイ	41	4	2		1		1				1	18			1	69	1
	ヨット	3	1	12	1	5		2		1					2		27	0
	ボート	7				7		4					3				21	0
	カヌー	1											1				2	0
	小計	135	21	50	5	31		10	1	7	1	6	39		6	7	319	5
その他		17	6	7	1	2		28				3	3	4	1		72	1
不　詳		33	1	1		1				2							38	1
計		1,118	552	1,155	16	91	1	1,651	30	67	1	448	178	173	120	30	5,631	100

第 10 表　トン数・海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

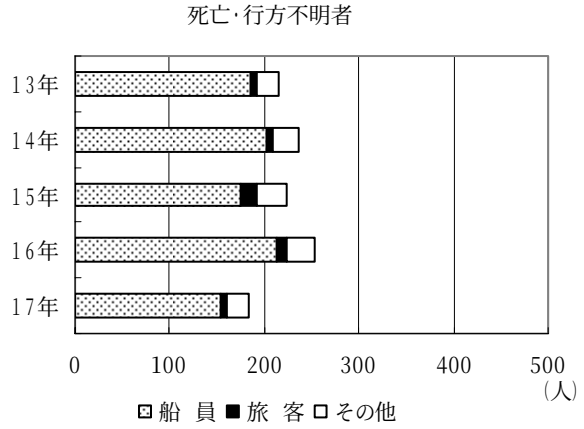
総トン数 / 海難種類	20トン未満	20～100	100～200	200～500	500～1,600	1,600～3,000	3,000～5,000	5,000～10,000	10,000～30,000	30,000以上	不詳	計
衝　突	347	55	121	137	67	19	23	24	14	16	295	1,118
衝突（単）	68	36	91	129	93	13	31	25	13	2	51	552
乗　揚	205	58	281	399	82	14	14	6	2	3	91	1,155
沈　没	9	1	2								4	16
転　覆	53			1							37	91
遭　難	224	185	493	385	161	40	26	27	33	7	70	1,651
浸　水	16	1	4	6	3							30
火　災	41	2	4	3	4		2		2		9	67
爆　発											1	1
機関損傷	60	47	125	121	37	24	11	5	8	1	9	448
死傷等	87	6	10	11	4	1	4	4	4	4	43	178
その他	44	32	76	87	34	5	11	1	3	4	27	324
合　計	1,154	423	1,207	1,279	485	116	122	92	79	37	637	5,631
構成比（%）	20	8	21	23	9	2	2	2	1	1	11	100

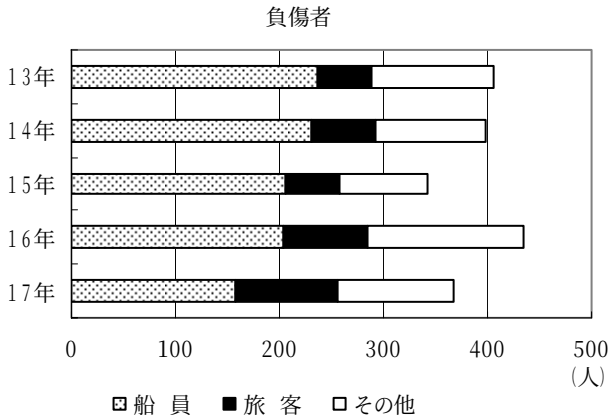
第 11 表　トン数・船種別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

船種＼総トン数		20t未満	20～100	100～200	200～500	500～1,600	1,600～3,000	3,000～5,000	5,000～10,000	10,000～30,000	30,000以上	不詳	計	構成比(%)
旅客船		92	88	64	59	85	36	24	27	44	1	4	524	9
貨物船		6	18	536	856	232	46	66	56	33	25	44	1,918	34
油送船		9	58	136	138	136	27	12	1	2	9	4	532	10
漁　船		580	111	146	117	13		2	5			49	1,023	18
引　船		150	79	182	59	1	1				2	13	487	9
押　船		84	26	98	29	1						6	244	4
作業船		33	18	30	10	4		3	1			43	142	3
はしけ					1	1	3	2				87	94	2
台　船					1	6	3	2				70	82	1
交通船		34		1								4	39	1
水先船		4	2										6	0
公用船		3	9	3	4	4		4	1			6	34	1
遊漁船		54										18	72	1
瀬渡船		5											5	0
プレジャーボート	モーターボート	62	1									137	200	4
	水上オートバイ	19										50	69	1
	ヨット	7	1									19	27	0
	ボート											21	21	0
	カヌー											2	2	0
	小計	88	2									229	319	5
その他		12	11	10	4	2		7				26	72	1
不　詳			1	1	1				1			34	38	1
計		1,154	423	1,207	1,279	485	116	122	92	79	37	637	5,631	100

第 12 図　死傷者等の推移（理事官が認知したもの）





(単位:人)

	船　員	旅　客	その他	合　計
13年	185	6	24	215
14年	202	6	29	237
15年	176	15	33	224
16年	213	10	31	254
17年	155	6	23	184

(単位:人)

	船　員	旅　客	その他	合　計
13年	237	52	116	405
14年	231	61	107	399
15年	206	52	85	343
16年	203	81	150	434
17年	157	99	111	367

(注)　区分「その他」とは、荷役作業員等をいう。(第 13 表及び第 14 表においても同じ。)

第 13 表　海難種類別・死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

(単位:人)

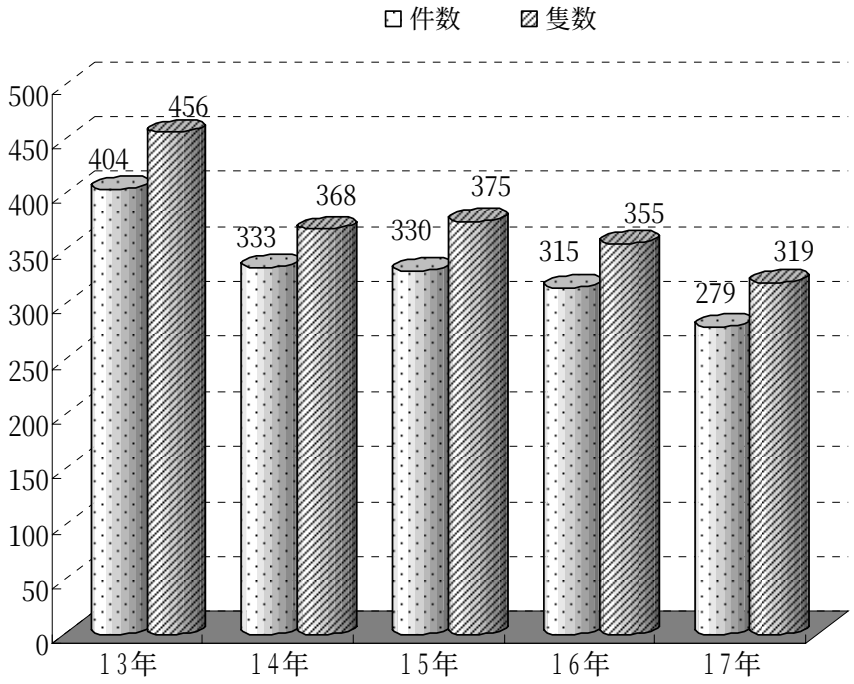
区分 / 海難種類	船員			旅客			その他			小計			合計	構成比(%)
	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷		
衝　突	29	10	71			9	6		41	35	10	121	166	30
衝突(単)	5		26			35	1		22	6		83	89	16
乗　揚	3		7			38			6	3		51	54	10
沈　没	1						2			3			3	1
転　覆	15	10	3	1			3		5	19	10	8	37	7
船体行方不明		2									2		2	0
遭　難	2	2			2				2	2	4	2	8	1
火　災			2									2	2	0
爆　発									3			3	3	1
死傷等	55	21	48	2	1	17	10	1	32	67	23	97	187	34
小　計	110	45	157	3	3	99	22	1	111	135	49	367	551	100
合　計	312			105			134			551				
構成比(%)	57			19			24			100				

第14表　船種別・死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

（単位：人）

区分／船種		船員			旅客			その他			小計			合計	構成比（%）
		死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷		
旅客船		1		4	1		66	1		1	3		71	74	13
貨物船		15	8	22				1		6	16	8	28	52	9
油送船		6		3						2	6		5	11	2
漁船		70	33	73	1			1		5	72	33	78	183	33
引船		2		3							2		3	5	1
押船		1		1							1		1	2	0
作業船								1		2	1		2	3	1
はしけ				2				1			1		2	3	1
台船										1			1	1	0
交通船							1						1	1	0
公用船				4									4	4	1
遊漁船			1	4	1	1	15			3	1	2	22	25	5
瀬渡船				1			6						7	7	1
プレジャーボート	モーターボート	9	2	20			7	12	1	40	21	3	67	91	17
	水上オートバイ	4		12				2		31	6		43	49	9
	ヨット			3									3	3	1
	ボート	1	1	2		2	2	2		7	3	3	11	17	3
	カヌー							1			1			1	0
	小計	14	3	37		2	9	17	1	78	31	6	124	161	30
その他		1		3			2			13	1		18	19	3
小計		110	45	157	3	3	99	22	1	111	135	49	367	551	100
合計		312			105			134			551				

第 15 図　プレジャーボート海難の発生件数及び隻数の推移（理事官が認知したもの）



第 16 表　プレジャーボート海難の海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

船種／海難種類	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	ボート	カヌー	合計	構成比（%）
衝突	83	41	3	7	1	135	42
衝突（単）	16	4	1			21	7
乗揚	36	2	12			50	16
転覆	18	1	5	7		31	10
死傷等	17	18		3	1	39	12
その他	30	3	6	4		43	13
合計	200	69	27	21	2	319	100
構成比（%）	63	22	8	6	1	100	

第 17 表　プレジャーボート海難における死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

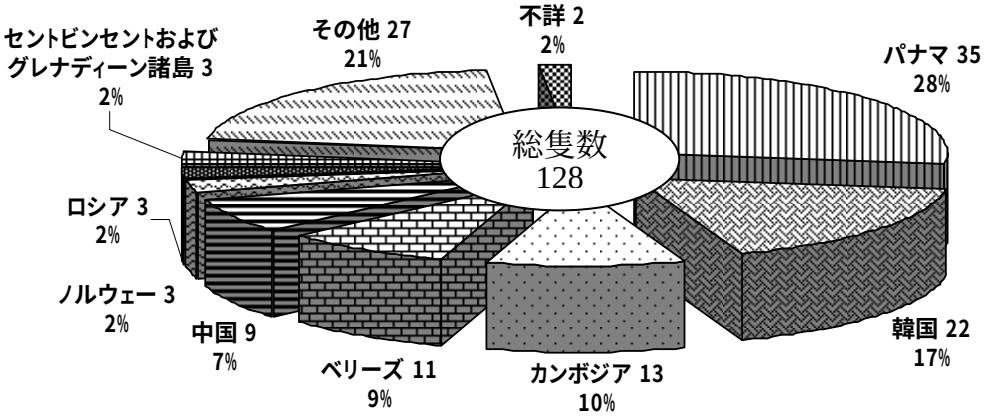
（単位：隻）

船種／区分	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	ボート	カヌー	合計	構成比（%）
死亡	21	6		3	1	31	19
行方不明	3			3		6	4
負傷	67	43	3	11		124	77
合計	91	49	3	17	1	161	100
構成比（%）	56	30	2	11	1	100	

第 18 表　外国船関連海難の水域別発生件数及び隻数（理事官が認知したもの）

区分＼発生水域	領海内					領海外	計
	特定港	主要水道	主要海域	沿岸海域	小　計		
件　数	25	8	29	42	104	14	118
構成比（%）	24	8	28	40	100	12	100
	88						
隻　数	29	10	31	44	114	14	128
構成比（%）	25	9	27	39	100	11	100
	89						

第 19 図　外国船の主な国及び地域別隻数（理事官が認知したもの）



第 20 表　海難種類別・船種別の申立て状況

(単位:隻)

船種＼海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	行方不明	火災	爆発	機関損傷	死傷等	安全・運航阻害	施設等損傷	属具損傷	浸水	計
旅客船	14	6	7	1				2		2	6		1			39
貨物船	118	20	63	1	3			3	1	8	6	1	13			237
油送船	23		6					1	1	3			2			36
漁　船	255	16	56	4	1	14	3	11		66	21	3	4		5	459
引･押船	14	2	12	2		3				3	2	1	3			42
遊漁船	33	1	4								3	1				42
はしけ(バージ)	7		5	2				1			2		2			19
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	81	10	27	4	2	8				1	16	4	2			155
瀬渡船	3	2	1													6
作業船	6	2	2	1	1	4					3					19
交通船	5		1			2										8
台船	3	1	2	1							1					8
公用船	2	1														3
その他	2		3								1	1				7
計	566	61	189	16	7	31	3	18	2	83	61	11	27		5	1,080

第 21 表　受審人、指定海難関係人の職名別の状況

(単位:人)

職名	甲板部				機関部			漁労長	船舶所有者	水先人	法人	その他	計
区分	船長	航海士	甲板長	甲板員	機関長	機関士	機関員						
受審人	796	77	1	18	86	1	1	7				4	991
指海人	21	17	9	22	7			7	1	1	33	35	153
計	961				95			14	1	1	33	39	1,144

第 22 表　受審人の受有海技免許別の状況

(単位:人)

免許	航海						機関						小型			水先人	計
区分	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	特殊		
受審人	10	15	67	113	120	4		1	16	35	21	5	446	136	2		991
計	329						78						584				991

※旧小型船舶操縦士免状は新小型船舶操縦免許証に読み替えて集計した。

第 23 表　裁決における船種・海難種類別隻数

(単位:隻)

海難種類 / 船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	行方不明	火災	爆発	機関損傷	施設等損傷	死傷等	運航阻害	浸水	合計	構成比(%)
旅客船	8	3	6			1		1		5		2	2		28	2
貨物船	113	21	56	1					1	6	12	5			215	21
油送船	17	4	7					2		4	1				35	4
漁船	253	19	66	1	15	6	1	13	1	51	4	28	3	8	469	45
引船	8		3	1	3					3	1	2	1		22	2
押船	6	2	7	1	2	2				1					21	2
作業船	4		1	1	3	1						2			12	1
はしけ(バージ)	5	1	4	1	1	2		1				2			17	2
台船	3		1			1									5	0
交通船	2		2		2										6	1
水先船																
公用船	3	2	3												8	1
遊漁船	35	1	5									1	1	1	44	4
瀬渡船	2	1	2												5	0
プレジャーボート	70	10	20	2	5	4						18	7		136	13
その他	6	1	2		2						1	2			14	1
合計	535	65	185	8	33	17	1	17	2	70	19	62	14	9	1,037	100

第 24 表　裁決における船種別・トン数別内訳

(単位:隻)

船種 / トン数	旅客船	貨物船	油送船	漁船	プレジャーボート	その他	合計
トン数表示なし				1	99	34	134
5トン未満	1			206	26	27	260
5トン以上20トン未満	4			172	9	43	228
20トン以上100トン未満	2		6	35	2	7	52
100トン以上200トン未満	3	41	9	31		15	99
200トン以上500トン未満	6	87	7	24		17	141
500トン以上1,600トン未満	5	33	8			2	48
1,600トン以上3,000トン未満	1	9	1			3	14
3,000トン以上5,000トン未満	2	15	4			6	27
5,000トン以上10,000トン未満	1	16					17
10,000トン以上30,000トン未満	3	6					9
30,000トン以上		8					8
合計	28	215	35	469	136	154	1,037

第25表　第一審における免許種類別の懲戒状況

(単位:人)

免許＼懲戒等		業務停止						戒告	不懲戒	懲戒免除	計	構成比(%)	
		6箇月	3箇月	2箇月	1箇月15日	1箇月	小計						
海航	一級				1	2	3	5			8	1	32
	二級					2	2	9	1		12	1	
	三級			2	1	11	14	45	3		62	7	
	四級			1	3	21	25	72	4		101	11	
	五級			2		25	27	81	6	1	115	12	
	六級							6			6	1	
機関	一級							1			1	0	7
	二級							1			1	0	
	三級							12	6		18	2	
	四級					3	3	17	2		22	2	
	五級							20	1		21	2	
	六級					1	1	4			5	1	
小型船舶操縦士	一級	1 (1)	1 (1)	2 (2)	3 (3)	64 (64)	71 (71)	353 (344)	24 (24)		448 (439)	47 (42)	60
	二級			2 (1)		15 (15)	17 (16)	88 (85)	14 (13)		119 (114)	13 (12)	
	特殊							3			3	0	
水先人				1		3	4	5			9	1	
計		1	1	10	8	147	167	722	61	1	951	100	
構成比(%)		18						76	6	0	100		

※懲戒免除とは、懲戒すべきところを本人の閲歴等を考慮して懲戒を免除したものである。
※「小型船舶操縦士」の( )内の数値は、特殊小型船舶操縦士免許の併有者で、内数である。
※「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士免許との併有者は含まない。

海難レポート 2006

平成 18 年 7 月 7 日発行

高等海難審判庁

〒100-8918　東京都千代田区霞が関 2-1-2

電話 03-5253-8821　　ＦＡＸ 03-5253-1680

ホームページ　http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm

メールアドレス　maia@mlit.go.jp

写真提供 ： 海上保安庁

海難審判庁のロゴマーク

背景は、青い海で囲まれた地球を表し、その中に海の波を水色で描いています。

さらに、ロゴマークには、海難審判庁の英語名である「Marine Accident Inquiry Agency」の頭文字「ＭＡＩＡ」を斜体で波に乗せて、海難審判庁の躍動感をイメージしています。